



한국기업의 중동부유럽 진출 성과와 과제

이 철 원
나 수 엽
임 유 진

대외경제정책연구원은 세계경제환경의 변화에 따른 외부적 도전을 슬기롭게 극복하고 우리 경제의 국제적 역할과 위상을 정립하기 위해 1989년 정부 출연연구기관으로 발족하였습니다.

본 연구원은 국제거시금융, 무역통상안보, 세계지역연구, 국제개발연구 등과 관련된 문제를 조사·분석하고 정책수단을 개발하는 연구활동을 수행함으로써 국가의 대외경제정책 수립에 이바지하고 있습니다.

연구결과는 [연구보고서], [연구자료], [Working Paper] 등 각종 국·영문보고서, 웹진 [오늘의 세계경제], World Economy Brief, 학술지 *East Asian Economic Review (ESCI)*, 한국연구재단 등재지) 등의 형태로 발간되고 있으며, 원문을 본 연구원 홈페이지(www.kiep.go.kr)에 공개하고 있습니다.

對外經濟政策研究院

KOREA INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMIC POLICY

30147 세종특별자치시 시청대로 370
세종국책연구단지 경제정책동
T. 044-414-1114 F. 044-414-1001
www.kiep.go.kr

한국기업의 중동부유럽 진출 성과와 과제

이철원 · 나수엽 · 임유진

연구자료 25-17

한국기업의 중동부유럽 진출 성과와 과제

인 쇄 2026년 3월 20일
발 행 2026년 3월 24일
발행인 이시욱
발행처 대외경제정책연구원
주 소 30147 세종특별자치시 시청대로 370
세종국책연구단지 경제정책동
전 화 044) 414-1179
팩 스 044) 414-1144
인쇄처 크리커뮤니케이션

©2026 대외경제정책연구원

정가 7,000원
ISBN 978-89-322-2535-7 94320
978-89-322-2064-2(세트)

대외경제정책연구원은 'ESG 경영' 방침에 따라
친환경 용지를 사용합니다.



국문요약

2000년대 들어 중동부유럽 국가의 EU 가입이 본격화되면서 EU 내 새로운 제조업 생산거점이 중동부유럽에 구축되었다. 한국기업은 EU 역내 시장을 겨냥해 중동부유럽 진출을 본격화하였으며, 2000년대 들어 중동부유럽 진출은 V4(폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아 등 비셰그라드 4개국) 국가를 중심으로 2006~07년에 집중되었다. 2010년대 말부터 최근까지 한국기업의 중동부유럽 진출은 배터리, 전기차, 재생에너지, R&D 등에 대한 투자로 전환하여 친환경 및 첨단산업과 주요 공급망 중심으로 투자 패턴이 변화했다. 최근 LG에너지솔루션과의 협력업체는 폴란드에, SK이노베이션, 삼성SDI 등과의 협력업체는 헝가리에 각각 이차전지 부문 진출을 완료하여, EU의 포괄적 환경 규제와 공급망 재편에 대응하는 한편 유럽시장 진출의 교두보를 마련했다. 한편 중국의 글로벌 공급망 재편 전략의 일환으로 친환경 전자부품과 완성차 산업을 중심으로 중국의 대규모 그린필드 투자가 이어지며, 헝가리는 중국의 유럽 진출 전략에서 핵심적인 거점으로 자리매김하고 있다.

한국기업의 중동부유럽 진출이 본격화된 지 어느덧 20년이 지난 시점에서 진출의 성과를 확인하고 한국기업이 직면하고 있는 과제 분석과 해결 방안 모색이 필요하다. V4는 현재 EU의 주요 생산기지로 부상하며 배터리 등 한국 및 중국의 현지 투자 및 진출이 활발하게 이루어져 완전고용에 가까운 노동시장 환경을 갖추었다. 이는 현지 진출 한국기업에게 구인 관련 어려움이라는 가장 큰 장애요인으로 작용하고 있다. V4 정부는 최근 ‘전략 산업 보호’와 ‘외국 자본 선별적 수용’을 핵심 경제정책 기조로 삼고 있으며, 전략 부문에 대한 외국인 투자를 환영하면서 R&D 투자와 연계를 강조하는 등 투자정책을 변화시키고

있다. 헝가리를 비롯한 중동부유럽에 대한 최근 중국의 적극적인 투자진출은 기 진출 한국기업의 현지 경영환경에 영향을 끼칠 수 있을 것으로 판단되는바, 단순 경쟁을 넘어 자사의 강점을 기반으로 한 대응 전략 수립이 필요하다.

이에 본 연구는 한국기업의 중동부유럽 진출 20년을 평가하기 위해 진출 동기 및 전략을 검토하고 최근 10년에 대한 실적을 중심으로 진출 성과를 분석하였다. 또한 한국기업의 중동부유럽 진출에 대한 전망 및 당면 과제에 대해서도 고찰하였다. 이러한 분석을 토대로 최근 중국기업의 진출 확대에 대한 시사점을 포함한 정책적 시사점을 제시하였다.

중동부유럽이 EU에 가입한 초기 10년간의 투자에 비해 최근 10년의 한국기업 중동부유럽 투자 진출은 EU 정책에 대응하는 EV 및 EV 배터리 부문에 대한 투자가 주종을 이루었다. 반면 자동차 및 전자 산업을 중심으로 하는 제조업에 대한 투자집중도는 다소 완화되었다. 또한 한국기업의 진출 분야가 바이오, 에너지, 방산, 의료 서비스 등 다양한 범위로 확대되었다.

한국기업의 투자 진출과 수출에 있어 양(+)의 상관관계는 최근 10년간의 투자 진출에서도 확고하게 나타났다. 결과적으로 이는 한국기업의 대규모 중동부유럽 투자가 이 지역에 대한 한국의 지속적인 수출 증대로 이어졌다는 추론이 가능하다. 이것은 '해외직접투자로 인한 국내 산업의 공동화'라는 전통적인 우려에 대해 반론을 제기할 수 있다. 즉 글로벌 공급망 분절 시대에 우리 기업의 해외직접투자가 확대될수록 국내 모기업의 정규직 고용과 매출이 오히려 증가한다는 최근 주요 분석과 그 맥락을 같이 한다.

최근 중국과 V4 국가 간 관계는 경제적 이해와 정치적·전략적 요인에 의해

복잡미묘하게 변하고 있으며, 중국의 투자 양상도 V4 국가별로 상이하게 나타났다. 가장 친중적인 성향을 보인 헝가리는 정부의 적극적인 투자 유치 정책으로 V4는 물론 유럽 내에서도 중국의 중요 투자처로 중국기업의 진출이 집중되고 있다. 그동안 중국과 관계가 상대적으로 미미했던 슬로바키아도 최근 전기차·배터리와 관련된 중국 투자를 유치하면서 변화의 조짐을 보이고 있다. 헝가리와 슬로바키아는 EU의 대중 정책과 엇갈린 행보를 보이며 중국의 대중동부 유럽 투자에 우호적인 입장을 보이고 있다. 반면 폴란드와 체코는 EU의 대중 전략 방향과 연대성을 보이며 대중 관계에 보다 신중한 접근을 취하고 있고, 중국의 투자에 대해서도 경계심을 드러내고 있다.

한국기업과 중국기업의 V4에 대한 투자 진출 현황은 투자국과 투자 시기 및 투자 부문, 주요 현안에 있어 많은 차이를 보이고 있다. 한국기업은 2000년대 중반에는 자동차 산업을 필두로 체코와 슬로바키아 투자가 중심이었으나, 최근에는 EV 배터리를 중심으로 폴란드와 헝가리에 집중 투자하고 있다. 반면 중국기업은 2020년 이후 헝가리를 중심으로 EV 및 EV 배터리 부문의 대규모 투자 진출이 이루어지고 있다. 2000년대 중반 이후 유럽의 제조업 생산거점을 V4에 구축하고 있는 한국기업들은 최근 V4 경제의 물가상승, 생산비 급증, 인력난 등으로 어려움을 겪고 있다. 한편 최근 EV 및 EV 배터리 부문의 중국기업은 헝가리에 집중적으로 진출하여 현재 시제품 생산 단계에 있다. 곧 생산을 본격화할 예정이지만, EU 시민의 부정적인 대중국 인식 변화와 EU 차원의 대중국 규제에 직면해 있다.

한국기업의 중동부유럽 진출 평가에서 나타난 당면과제에 대응하기 위해 우선

기업 차원에서 ESG 경영 및 기업의 사회적책임(CSR) 역량을 강화함으로써 현지에서 기업 이미지를 제고하고 EU의 규제 대상이 되지 않도록 유의해야 한다. 또한 최근 EU 차원에서 경제안보 전략이 강화되고 있다는 점을 유의하여 EU 차원의 경제안보 전략 변화에 따른 새로운 규제 논의 동향을 면밀히 관찰하고, 우리나라 기업에 미치는 영향을 종합적으로 파악해야 한다. 이와 함께 최근 중국기업의 대규모 중동부유럽 진출에 대해서는 기본적으로 양국의 차별성에 기반하여 대응할 필요가 있다. 우리 기업은 중국의 대규모 헝가리 진출에 대응하여 V4 전반에 이미 구축된 우리의 협력 기반을 폭넓게 활용할 필요가 있다. 헝가리를 제외한 나머지 3개국에서는 유럽의 글로벌 위탁생산기업(OEM)이 지적재산권 위협과 EU와 중국 간의 잦은 긴장 때문에 중국기업에만 의존하고 싶어하지 않는 점을 적극 활용하면 협력을 강화할 수 있을 것이다.

한국기업이 유럽에서 가장 많이 진출해 있는 V4는 더 이상 역내에서 가장 저렴한 생산비와 인건비를 활용할 수 있는 지역이 아니다. 이에 따라 제조업 중심, V4 중심의 중동부유럽 진출 전략 또한 더 이상 유효하지 않다. 게다가 중국기업의 대규모 헝가리 진출로 기 진출 한국기업과의 경쟁 심화와 인력난 가중 등도 예상된다. 한국기업의 중동부유럽 진출의 기본 틀을 전반적으로 재검토해야 할 시점이다. 따라서 한국기업의 새로운 중동부유럽 중장기 진출 전략에는 첫째, 진출 목표 재점검, 둘째, 진출 지역 확대, 셋째, 진출 부문 다양화 및 심화 등을 고려해야 할 것이다. 지금까지 살펴본 기업차원의 진출 전략과 함께 기업이 스스로 해결할 수 없는 고용 및 인력난, 중국기업과의 경쟁, 한·EU 협력 및 한·V4 협력, 현지 거주여건 개선 등에 대한 정부차원의 지원이 동반되어야 할 것이다.



국문요약	3
제1장 서론	13
1. 연구 배경 및 필요성	13
2. 선행 연구	16
3. 연구 구성 및 방법	17
제2장 중동부유럽 경제와 한국기업 진출	18
1. 중동부유럽 경제 현황	18
가. 경제 개요	18
나. 최근 경제 현황	21
2. 중동부유럽 EU 가입 초기 10년의 한국기업 진출	26
가. 한국기업 진출 개요	26
나. 주요 특징	31
3. 최근 10년의 한국기업 진출 추이 및 주요 특징	33
가. 최근 한국기업 진출 추이	33
나. 주요 특징	35
4. 한국기업의 중동부유럽 진출 당면 과제	52
가. EU 정책 여건 변화	52
나. 현지 비즈니스 여건 변화	57
제3장 중국기업의 중동부유럽 진출 특징	63
1. 최근 중국기업 진출 추이 및 현황	63
가. 중국의 V4 투자 추이	63

나. 유럽 내 최대 투자 대상국, 헝가리	65
다. 전기차·배터리에 대한 투자 집중	66
2. 중국의 V4 국가별 투자 특징 및 주요 이슈	70
가. 헝가리	70
나. 폴란드	75
다. 체코	78
라. 슬로바키아	82
3. 평가 및 전망	86
제4장 결론 및 정책적 시사점	90
1. 연구내용 요약 및 평가	90
2. 정책적 시사점	93
가. 한국기업 중동부유럽 진출 전략	93
나. 정부차원의 진출 지원 방안	101
참고문헌	104
Executive Summary	110



표 차례

표 2-1.	V4 국가의 경제 현황(2024년 기준)	19
표 2-2.	V4 국가의 3대 제조업	20
표 2-3.	V4 국가에 대한 한국의 수출	27
표 2-4.	V4 국가에 대한 한국기업의 투자	29
표 2-5.	V4 국가에 진출한 한국기업의 주요 업종	35
표 2-6.	한국의 V4 국가에 대한 업종별 투자액(2003~25년 누적)	39
표 2-7.	한국기업의 V4 국가 진출 현황 및 특징	42
표 2-8.	한국의 서유럽 및 중동부유럽 주요국에 대한 품목별 수출 (2024년 기준)	45
표 2-9.	한국의 대V4 국가 수출 품목 변화(2010년, 2017년, 2024년) ...	46
표 2-10.	EU의 6대 우선 고위험 분야별 주요 내용	55
표 2-11.	EU의 최근 경제안보 관련 정책	56
표 3-1.	중국의 대유럽 전기차 관련 주요 투자	68
표 3-2.	중국의 대V4 전기차·배터리 관련 주요 투자	69
표 3-3.	중국의 전기차 관련 대형가리 투자에 대한 헝가리 정부의 지원 ...	72
표 3-4.	헝가리의 대중 투자 유치 확대 요인	73
표 3-5.	폴란드의 대중국 관계 변화와 투자	76
표 3-6.	슬로바키아 GIB 투자에 대한 주요 우려	85
표 3-7.	V4 국가의 대중국 관계 특징 비교	87
표 4-1.	한국기업과 중국기업의 대V4 투자 비교	93



그림 차례

그림 2-1. EU 27개국 및 V4 국가 경제성장률	22
그림 2-2. V4 국가의 실질 GDP 추이	22
그림 2-3. EU 27개국 및 V4 국가 소비자물가상승률	23
그림 2-4. V4 국가의 제조업 비율 변화	24
그림 2-5. 경상수지 및 경상수지 구성요소의 변화 추이	25
그림 2-6. 한국의 대V4 국가 투자 신고건수 및 투자금액 추이	34
그림 2-7. 한국 배터리 기업의 중동부유럽 진출 현황	36
그림 2-8. 우리나라의 EU 회원국과의 교역(수출+수입, 2024년)	43
그림 2-9. 우리나라의 대EU 회원국 무역수지	44
그림 2-10. 우리나라의 대독일, 대중동부유럽 무역 비교	44
그림 2-11. 한국의 대V4 국가 수출과 투자	49
그림 2-12. 대폴란드 투자 및 수출	50
그림 2-13. 대형가리 투자 및 수출	51
그림 2-14. 대체코 투자 및 수출	51
그림 2-15. 대슬로바키아 투자 및 수출	52
그림 2-16. EU 27개국 및 V4 국가 실업률 및 청년실업률 추이	60
그림 3-1. V4에 대한 중국의 직접투자 추이(스톡 기준)	65
그림 3-2. 중국의 지역별 대유럽 투자 비중(헝가리 대 빅3)	66
그림 3-3. 체코의 대중 관계 변화와 투자	81



글상자 차례

- 글상자 3-1. 허치슨포트 홀딩스와 Nuctech의 폴란드 투자 사례 77
- 글상자 3-2. 중국 화신에너지 그룹의 체코 투자 사례 79

1. 연구 배경 및 필요성

1980년대까지 사회주의 국가였던 중동부유럽 국가들은 1990년대 체제 전환을 거쳐 자본주의 국가로 거듭났고, 2000년대 들어 EU 가입을 본격화하였다. 이러한 과정에서 EU 내 새로운 제조업 생산거점이 중동부유럽에 구축되었다. 1989년 헝가리를 시작으로 1990년대 초반 폴란드, 체코, 슬로바키아 등 중동부유럽의 주요국들이 사회주의 계획경제로부터 자본주의 시장경제로 전격적인 체제전환을 단행했다. 체제전환의 완성과 개혁의 목표를 EU 가입에 두었던 중동부유럽 주요국들은 2004년에 8개국,¹⁾ 2007년에 2개국,²⁾ 2013년에 1개국³⁾ 등 현재 총 11개국이 EU 가입에 성공했다. 특히 2004년 EU 가입이 이루어진 비셰그라드 4국(V4)⁴⁾을 중심으로 서유럽의 자동차·전자 부문 주요 기업들의 진출이 본격화되면서 EU 역내에서 생산비, 노동력, 인프라 등 조건이 가장 양호한 V4에 새로운 제조업 생산거점이 구축되었다.

EU 역내 시장을 겨냥한 한국기업의 중동부유럽 진출도 이 시기에 본격화되었으며, 2000년대 중반에 시작된 중동부유럽 진출은 V4 국가를 중심으로 2006~07년에 집중되었다. 2000년대 중반 한국의 대EU 전체투자 대비 대중동부유럽 투자 비중은 50%를 상회하였고 2000년대 총 누적 비중을 기준으로 대EU 투자의 20% 이상이 중동부유럽에 대한 투자였다. LG전자 중심의 그린필드 투자는 폴란드에 집중되었고, 기아자동차 중심의 슬로바키아 투자와 현대자동차

1) 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아.

2) 루마니아, 불가리아.

3) 크로아티아.

4) 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아.

중심의 체코 투자가 비슷한 시기에 이루어졌으며, 삼성전자는 슬로바키아와 헝가리에 주로 생산 공장을 건설했다. 당시 V4는 유럽단일시장 내에서 상대적으로 저렴한 인건비와 생산비는 물론 풍부한 노동력, 시장의 성장 잠재력, 잘 정비된 인프라 등을 구비하였으며, 각국 정부의 투자인센티브 제공 측면에서도 우리 기업에 가장 양호한 조건을 제시했다.

한국기업에게 중동부유럽은 EU 역내 제조업 생산거점이었고 대기업과 협력업체가 동반 진출하는 형태로 투자가 이루어져 한국과 중동부유럽 간에는 한국의 대규모 투자가 이루어진 이후 투자가 수출을 유발하는 형태의 경제협력 관계가 형성되었다. 유럽 내 한국 생산법인의 90% 이상이 중동부유럽에 진출해 있고 유럽 내 한국 판매법인의 약 60%와 연락사무소 약 70%가 마케팅 거점인 서유럽에 등록되어 있다. 한국기업의 중동부유럽 진출은 현지생산 초기에 안정적인 부품조달선을 마련하고 현지진출의 위험을 공유하기 위해서 대기업이 현지생산을 위한 대규모의 투자를 실행함과 동시에 부품을 공급하는 협력업체들이 동반 진출하는 방식으로 진행되었다. 한국의 중동부유럽에 대한 투자는 제조업 투자가 약 60%에 육박하며, 거의 모든 투자가 생산시설을 신설하는 그린 필드 투자 방식으로 이루어져 먼저 대규모 투자가 이루어진 후 수출이 이어지는 전형적인 투자 사례이다.

2010년대 중반까지 한국기업의 중동부유럽 투자는 전술한 대규모 투자에 이은 후속 투자, 재투자, 유지 보수 투자, 연관 산업 투자 등이 계속되다가 최근 들어 투자 패턴이 변화하기 시작했다. 대기업의 후속 투자, 재투자 및 유지 보수 투자가 계속되는 가운데 폴란드에 LG화학과 다수의 자동차 부품업체가 진출하였고, 넥센타이어의 체코 진출과 한국타이어의 헝가리 진출이 이어졌다. 2010년대 말부터 최근까지 한국기업의 중동부유럽 진출은 배터리, 전기차, 재생에너지, R&D 등에 대한 투자로 전환하여 친환경 및 첨단산업, 주요 공급망 중심으로 투자 패턴이 변화했다. 최근 LG에너지솔루션과 협력업체는 폴란드에, SK이노베이션, 삼성SDI 등과 협력업체는 헝가리에 각각 이차전지 부문 진

출을 완료하여, EU의 포괄적 환경 규제와 공급망 재편에 대응하는 한편 유럽시장 진출의 교두보를 마련했다.

한편 중국의 글로벌 공급망 재편 전략의 일환으로 헝가리에 EV 및 EV 배터리와 관련 친환경 전자부품 산업을 중심으로 중국의 대규모 그린필드 투자가 이어지며, 중국의 유럽지역 진출 전략에서 헝가리는 핵심적인 거점으로 자리매김하고 있다. 2022년 한국에 이어 헝가리 내 외국인직접투자(FDI) 순위에서 2위를 기록했던 중국은 2023년에는 전체 중국의 유럽투자 중 44%를 헝가리에 집중시켰고, 2024년까지 헝가리는 중국의 대유럽 수출 2년 연속 1위를 차지했다. 이에 힘입어 2023년 기준 중국의 대유럽 투자에서 차지하는 중동부유럽의 비중은 약 50.1%로 유럽의 빅3(프랑스·독일·영국) 합계의 비중(35.3%)을 크게 앞선 것으로 나타났다. 2024년 헝가리에 대한 주요 투자국은 중국이 52억 유로, 전체 투자금액의 51% 점유율로 1위를 기록했고, 그 뒤 한국이 총 26억 유로로 2위 자리를 차지했다.

한국기업의 중동부유럽 진출이 본격화된 지 어느덧 20년이 지났다. 진출의 성과를 확인하고 한국기업이 직면하고 있는 과제를 분석하고 해결 방안을 모색해야 할 시점이다. V4는 현재 EU의 주요 생산기지로 부상하며, 배터리 등 한국 및 중국의 현지 투자 및 진출이 활발하게 이루어져 완전고용에 가까운 노동시장 환경을 갖추었다. 이는 현지 진출 한국기업에게 구인 관련 어려움이라는 가장 큰 장애요인으로 작용하고 있다. V4 정부는 최근 '전략 산업 보호'와 '외국 자본 선별적 수용'을 핵심 경제 정책 기조로 삼고 있으며, 전략 부문에 대한 외국인 투자를 환영하면서 R&D 투자와 연계를 강조하는 등 투자정책이 변화하고 있다. 헝가리를 비롯한 중동부유럽에 대한 최근 중국의 적극적인 투자진출은 기존 진출 한국기업의 현지 경영환경에 영향을 끼칠 수 있을 것으로 판단되는바, 단순 경쟁을 넘어 자사의 강점을 기반으로 한 대응 전략 수립이 필요하다.

이러한 배경에서 본 연구는 한국기업의 중동부유럽 진출 20년을 평가하기 위해 진출 동기, 전략, 성과, 무역 효과, 향후 과제 등을 분석한다. 이를 토대로

최근 중국기업의 진출 확대에 대한 시사점을 포함한 종합적인 대응 방안을 모색하고자 한다.

2. 선행 연구

본 연구와 관련된 선행 연구는 다수 존재하나 최근 한국기업의 중동부유럽 진출을 직접적으로 분석한 연구는 많지 않다. 이 가운데 가장 관련이 깊은 선행 연구는 『한국기업의 중동부유럽 진출 10년의 평가와 무역·투자 네트워크 활성화 방안』⁵⁾이다. 이 연구는 한국기업의 중동부유럽 투자·무역 네트워크 전략을 마련하기 위해 EU 확대를 기준으로 자동차, 전자 관련 산업 중심의 투자 진출을 고찰했다.

“South Korea’s industrial ties with Central Europe: The case of defense and electric vehicles”⁶⁾는 방위산업과 전기차를 중심으로 한국과 V4 국가 간 산업 협력을 고찰했다. “Central Europe-East Asia EV nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese electric vehicle and battery investment in the V4 countries”⁷⁾는 한·중·일 3국의 대V4 국가 전기차·배터리에 대한 투자 추이를 분석했다. “Chinese FDI in Poland and the Czech Republic – inflows, determinants and challenges”⁸⁾는 중국기업의 폴란드와 체코에 대한 투자를 비교하고 결정 요인을 식별하는 데 주안점을 두었다.

이상의 선행연구와 달리 본 연구는 한국기업의 중동부유럽 진출 20년을 고찰한다. 진출 전략·동기는 물론 성과와 향후 과제를 평가 및 분석한다. 이를 바

5) 강유덕, 임유진(2016), 『중동부유럽의 경제구조 변화와 한국기업의 진출 전략』.

6) Šebeňa *et al.*(2025), “Central Europe-East Asia EV Nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese Electric Vehicle and Battery Investment in the V4 Countries.”

7) Šebeňa *et al.*(2025), “Central Europe-East Asia EV Nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese Electric Vehicle and Battery Investment in the V4 Countries.”

8) Katarzyna Łukaniszyn-Domaszewska *et al.*(2023).

탕으로 한국기업의 당면과제와 중국기업 진출 확대를 포함하여 종합적인 대응 방안을 담은 정책적 시사점을 제시한다.

3. 연구 구성 및 방법

본 연구는 서론(1장)을 포함한 총 4개의 장으로 구성되어 있다. 2장에서는 중동부유럽 경제 현황과 한국기업의 중동부유럽 진출에 대한 평가를 제시한다. 주요 경제지표 분석을 통해 중동부유럽의 주요 거시경제 변화를 최근 경제 현황을 중심으로 살펴본다. 한국기업 진출과 관련해서는 먼저 한국기업의 진출 동기 및 전략을 검토하고 최근 10년에 대한 실적을 중심으로 진출 성과를 분석한다. 또한 향후 한국기업의 중동부유럽 진출에 대한 전망과 당면 과제도 살펴본다. 3장에서는 중국기업의 중동부유럽 진출 특징을 고찰한다. 특히 최근 헝가리를 중심으로 V4가 중국의 유럽 진출 핵심 거점으로 부상한 배경과 중국기업의 V4 개별 국가에 대한 투자 관계 변화 관련 주요 이슈 등을 중점적으로 다룬다. 마지막 4장에서는 본문 내용을 종합적으로 평가하고 이를 바탕으로 정책적 시사점을 제시한다. 기 진출 한국기업의 당면과제와 중국기업 진출 확대에 대한 대응 방안 등을 검토하여 종합적인 대응 방안을 모색한다. 이와 함께 한·중동부유럽 중장기 협력 방향도 제시한다.

본 연구를 수행하기 위해 여러 방법론을 복합적으로 활용한다. 우선 본 연구 주제와 관련된 선행연구 및 문헌을 분석한다. 중동부유럽 경제 거시지표와 한국기업 및 중국기업의 중동부유럽에 대한 투자 등과 관련된 통계를 분석하여 투자 추이와 특징 및 향후 전망을 파악한다. 또한 투자 관련 이슈와 특징을 파악하기 위해 여러 사례 연구도 병행한다. 한국기업의 중동부유럽 진출 관련 당면과제와 시사점을 도출하기 위해 현지(헝가리, 체코) 출장을 통한 전문가·기업과의 면담도 진행한다.

1. 중동부유럽 경제 현황

가. 경제 개요

V4 국가의 경제규모는 2024년 명목 GDP 기준 총 1만 5,055억 유로로 EU 27개 회원국의 총 경제규모(18만 154억 유로)의 8.4% 정도를 차지하고 있다. 이는 V4 국가의 경제규모가 총 7,815억 유로를 달성하여 EU 가입 10년 만에 3배 이상 증가해 EU 전체 경제규모의 5.3%를 차지했던 2025년의 기록에 비교해서도 크게 확대된 것이다. V4의 경제규모가 EU 회원국 중 중동부유럽 11개국⁹⁾에서 차지하는 비율은 2024년 기준 24.2%이다.¹⁰⁾

V4 국가 중 3,662만 명으로 인구가 가장 많은 폴란드의 경제규모는 8,484억 유로로 V4에서는 물론 중동부유럽의 EU 회원국 11개국에서도 가장 크다. 체코는 3,207억 유로, 헝가리는 2,060억 유로이고 슬로바키아는 1,302억 유로 순이다. 1인당 국민소득의 경우 V4 국가 중 체코가 1만 8,450유로 가장 높으며, 그다음으로 인구수가 543만 명으로 가장 적은 슬로바키아가 1만 7,700유로를 기록하고 있다. 이 밖에 폴란드가 1만 5,800유로, 헝가리가 1만 4,880유로를 기록하고 있다(표 2-1 참고).

9) 중동부유럽 11개국은 EU 회원국인 중동부유럽 국가로 불가리아, 체코, 에스토니아, 크로아티아, 라트비아, 리투아니아, 헝가리, 폴란드, 루마니아, 슬로베니아, 슬로바키아를 의미한다.

10) 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, p. 24.

표 2-1. V4 국가의 경제 현황(2024년 기준)

지역	인구수 (천 명)	명목 GDP (억 유로)	1인당 명목 GDP (유로)	2024년 경제성장률 (%)
EU 27	449,310	180,154	31,380	1.1
체코	10,901	3,207	18,450	1.2
헝가리	9,585	2,060	14,880	0.6
폴란드	36,621	8,485	15,800	3.0
슬로바키아	5,425	1,302	17,700	1.9

자료: Eurostat(검색일: 2025. 12. 3.).

교역과 투자 부문에 있어 중동부유럽 4개국의 역할은 더욱 크다. V4 국가의 총교역액(명목 GDP 기준)은 2024년에 1조 6,580억 유로를 기록하였다. 이는 EU 27개 회원국 전체 교역액의 32.9%이며 중동부유럽 11개국 총교역액의 70.6%를 차지한다. 경제규모와 비교하면, V4 국가는 교역 부문에 있어 EU 내에서 상대적으로 큰 비중을 차지하고 있다. V4 국가는 2024년 8,485억 유로 규모를 수출하였으며 8,095억 유로 규모를 수입하여 무역흑자를 보였다.¹¹⁾

V4 국가에 유입된 외국인직접투자(FDI)액은 2024년 8,379억 유로로 EU 27개 회원국에 유입된 FDI의 5.7%를 차지하였으며, 중동부유럽 11개국에 한정하여 살펴보면 V4 국가의 FDI는 69.7%를 점하였다. FDI 측면에서 EU 전체적으로는 V4 국가의 역할이 상대적으로 경제규모 대비 크지 않은 편이나 중동부유럽 11개국에서는 V4 국가의 비중이 압도적이다.¹²⁾

자동차 관련 제조업은 V4 국가의 3대 산업 중 하나이다. 특히 슬로바키아, 체코, 헝가리의 핵심 산업으로 자동차 관련 제조업이 2024년 각각 전체 제조업이 창출한 부가가치 중 24.7%, 21.3%, 16%를 차지하였다. EU 내 자동차 생산

11) Eurostat, "International trade of EU, the euro area and the Member States by SITC product group[ext_lt_intertrd]"(검색일: 2025. 12. 21.). V4 국가의 수출액은 EU 27개 회원국 총수출액의 32.7%를 차지하며 중동부유럽 11개국 총수출액의 73.4%를 차지한다. 수입액은 EU 27개 회원국 총수입액의 31.2%, 중동부유럽 11개국의 67.9%를 차지한다.

12) Eurostat, "EU direct investment positions, flows and income, by countries(BPM6)[bop_fdi6_geol]"(검색일: 2025. 12. 21.).

국으로 2024년에 체코와 슬로바키아가 독일과 스페인에 이어 3, 4위국으로 EU 전체 생산량의 12.7%, 8.7%를 담당하였다.¹³⁾ 슬로바키아의 경우 2004년 EU 가입과 2009년 유로존 가입 이후 주요 자동차 생산국으로 부상하였다.¹⁴⁾ 헝가리는 자동차 외에도 전자제품과 전기장비 제조업이 주요 산업이다. 헝가리 정부는 전기차·배터리 연구개발 및 제조 분야에 대한 외국인 투자를 적극적으로 유치하고 있고 중국 및 한국 기업의 생산기지 건설로 헝가리는 배터리 및 전기차 생산 분야에 있다. 유럽 내 선도국으로 자리매김할 가능성이 높은 것으로 평가된다. 폴란드는 유럽 최대의 석탄 생산국이자 철, 비철금속 및 산업 광물 생산에서 세계적인 주요 국가로 광업 부문과 자동차, 가구, 섬유 및 화학제품 가공 및 제조국이다. 폴란드는 헝가리와 마찬가지로 배터리 및 전기차 투자 유치 노력으로 관련 산업이 확대될 것으로 전망된다.¹⁵⁾

표 2-2. V4 국가의 3대 제조업

구분	체코 (2024년)	헝가리 (2024년)	폴란드 (2023년)	슬로바키아 (2024년)
주요 산업 (제조업 내 비율)	자동차 관련 (21.3%)	자동차 관련 (16%)	금속가공 (11.3%)	자동차 관련 (24.7%)
	금속가공 (11.9%)	전기장비 (9%)	고무플라스틱 (7.8%)	금속가공 (12.3%)
	전기장비 (8.7%)	전자제품 (8.3%)	자동차 관련 (6.8%)	기계장비 (8.2%)

주: 제조업 총부가가치 대비 산업별 비율임.

자료: Eurostat(검색일: 2025. 12. 3.).

13) 해당 지표는 승용차 생산(Passenger car)에 한한 지표이며, 해당 자료에 의하면 폴란드는 7위(4.3%), 헝가리는 8위(3.8%)를 차지한다. World Wide Mobility, "Top Car Manufacturing Countries in Europe"(검색일:2025. 12. 23.).

14) EIU(2025), "One click report: Slovakia," p. 22.

15) EIU(2025), "One click report: Poland," p. 18.

나. 최근 경제 현황¹⁶⁾

V4 국가는 2020~24년 기간 동안 코로나19 팬데믹으로 인한 국경 봉쇄와 공급망 단절, 러-우 전쟁 발발 이후 에너지 가격 폭등에 따른 고물가와 고금리 등 대내외적인 경제 충격으로 EU 내 다른 국가들과 마찬가지로 부진한 경제성 과를 보였다. V4 국가별로 코로나19 팬데믹 이후 경제회복과 성장 속도에 차 이를 보이고 있다.

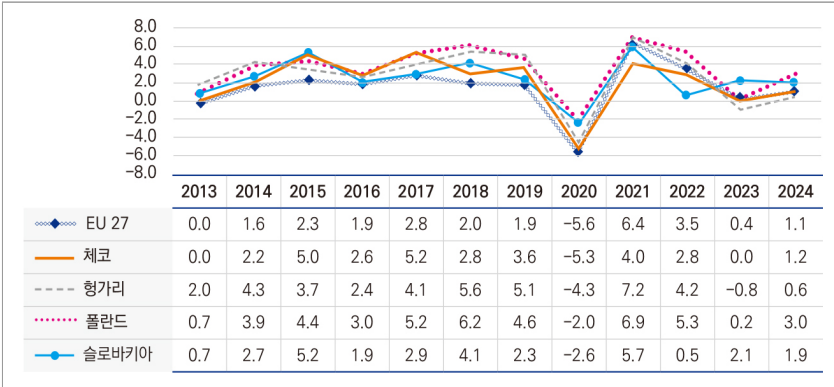
특히 V4 국가의 최대 무역 파트너인 독일의 부진한 대외수요로 인해 이와 연 계된 자동차 산업이 어려움을 겪으면서 관련 국가인 체코와 슬로바키아를 중심 으로 경제성장세가 약화되었다. 슬로바키아는 2020년 EU 27개 회원국과 주 변국이 4~5% 역성장한 것과 대비하여 2.6% 소폭 위축되었다. 이후 EU 27개 회원국 평균 대비 더딘 경제회복 속도를 보이며 2022년 0.5%의 미미한 경제성 장세를 보였으나 이후 2023~24년 2% 내외의 양호한 경제성장세를 기록하였 다. 한편 체코는 2023년 0%, 2024년 1.2%의 미미한 경제성장세를 보였다.

폴란드와 헝가리는 2020년 코로나19 팬데믹으로 인한 역성장에도 불구하고 EU 27개국 평균 성장세 대비 빠른 속도로 회복하였다. 그러나 헝가리는 러- 우 전쟁의 여파로 V4 국가 중 유일하게 2023년에 -0.8%의 경제성장률을 기록 하였으며, 2024년에는 0%의 경제성장률을 보이면서 2023년부터 경제성장이 정체되었다. 반면 폴란드는 V4 국가 중 가장 뛰어난 경제성장을 보인 국가로, 세 국가 대비 인구 3,600만 명 이상의 상대적으로 큰 규모의 내수시장을 바탕 으로 대내외 경제 충격에 비교적 크게 영향을 받지 않았다. 또한 코로나19 시 기에도 2% 역 성장에 불과한 침체를 보였고 러-우 전쟁 여파로 인한 고물가에 도 불구하고 민간소비와 같은 내수시장의 빠른 회복과 성장에 힘입어 2024년 3%의 경제성장률을 기록했다.

16) Eurostat(검색일: 2025. 12. 3.).

그림 2-1. EU 27개국 및 V4 국가 경제성장률

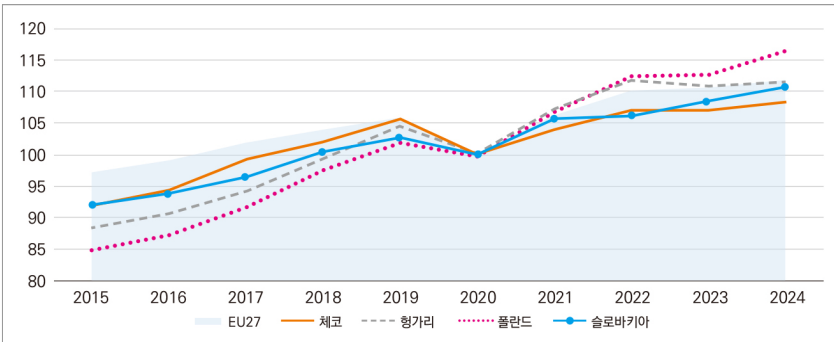
(단위: %)



자료: Eurostat(검색일: 2025. 12. 3.).

그림 2-2. V4 국가의 실질 GDP 추이

(2020년=100)



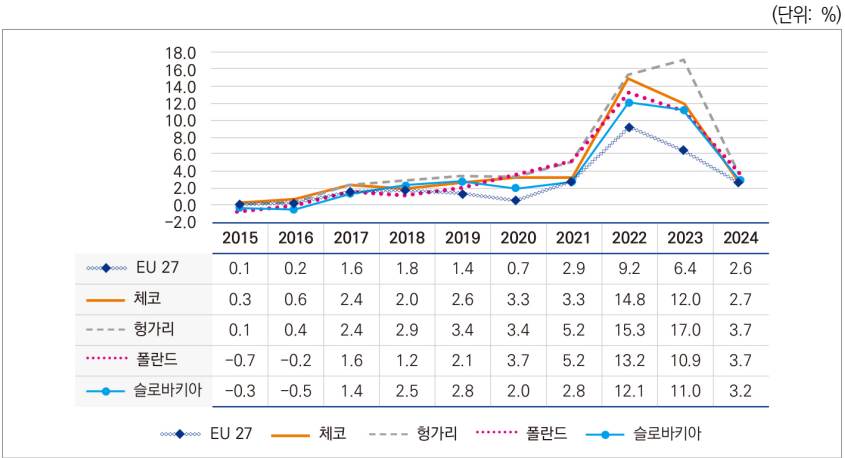
주: 2020년의 실질 GDP는 V4 국가 모두 100으로 설정함.

자료: Eurostat(검색일: 2025. 12. 3.).

러-우 전쟁 발발 이후 에너지 가격 급등으로 인한 고물가 여파는 V4 국가에도 크게 영향을 미쳤다. 2022~24년 V4 국가의 소비자물가상승률은 EU 27개 회원국 평균을 상회하고 있다. 2022년 EU 27개 회원국의 평균 소비자물가상승률은 9.2%였으나 V4 국가는 12~15%를 기록하였으며, 특히 헝가리의 소비자물가상승률은 다른 국가와 달리 상승세를 보여 2023년 17%를 기록하였다.

에너지 가격이 하락하면서 2024년 소비자물가상승률은 하락하여 2~3%로 안정되었으나 V4 국가는 여전히 EU 27개국 평균치를 상회하고 있다.

그림 2-3. EU 27개국 및 V4 국가 소비자물가상승률

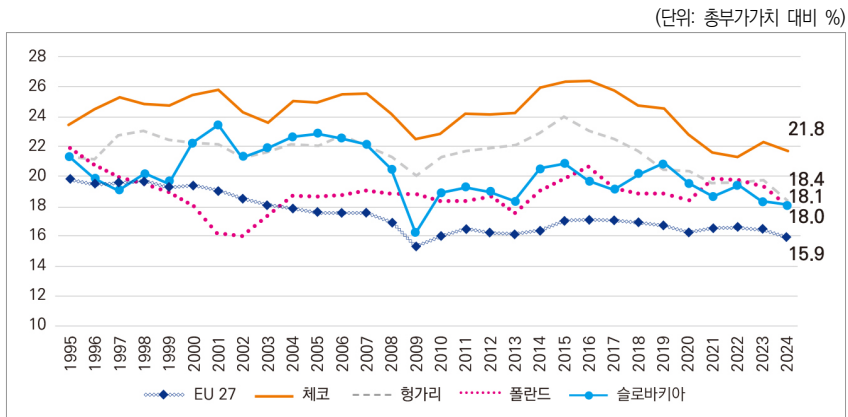


자료: Eurostat(검색일: 2025. 12. 3.).

V4 국가는 총부가가치 생산에서 제조업의 비율이 EU 27개 회원국 평균보다 높지만 대부분 2015년을 정점으로 하락하고 있다. V4 국가의 제조업 비율은 2015년까지 전반적으로 하락세를 보이던 EU 27개 회원국과 달리 상승세를 보여 왔으나 이후 하락국면으로 접어든 것으로 보인다. V4 국가는 체제 전환과 중동부유럽 국가의 EU 가입 전후로 서유럽으로부터 대규모 외자유치에 성공하였고, 이후 EU 역내 공급사슬 체제변화로 중동부유럽은 서유럽의 생산기지로 기능하였다. 또한 중동부유럽의 EU 가입으로 중동부유럽에서 서유럽으로 접근이 쉬워지면서 역외 국가로부터의 생산기지 건설을 위한 진출이 활발해졌다. 이러한 현상으로 2015년까지 V4 국가의 제조업 비율이 증가하였다. 이후 하락 추이가 이어져 2024년 V4 국가의 제조업 비율은 체코 21.8%, 헝가리 18.4%, 폴란드 18.1%, 슬로바키아 18.0%이다. V4 국가 중 대표적으로 1995~2015년 기간 동안 20%를 상회하는 제조업 비율 보였던 체코와 헝가리

는 6%p의 낙폭을 보였다. 이는 소득의 증가와 서비스 산업 발달 등으로 인한 탈제조업화 현상이 V4 국가에도 나타나고 있음을 시사한다. 폴란드의 경우 제조업 비율이 동 기간 16~21%로 V4 국가 중 상대적으로 낮았으나 2020년 이후 슬로바키아와 함께 소폭 증가를 거듭하면서 3%p 정도 낮아진 18% 수준을 유지하고 있다.

그림 2-4. V4 국가의 제조업 비율 변화



자료: Eurostat, "Gross value added and income by main industry(NACE Rev.2)[nama_10_a10]"(검색일: 2025. 12. 5.).

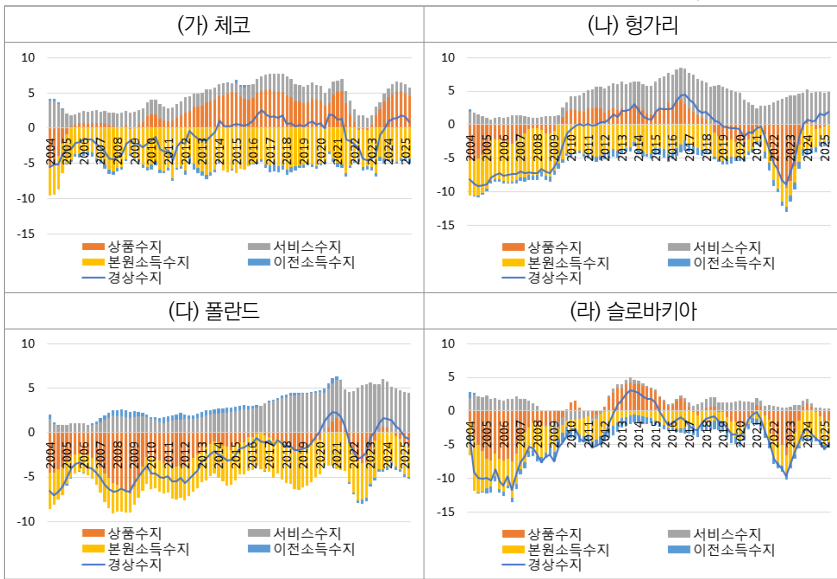
중동부유럽 4개국이 체제전환과 2004년 EU 가입 전후 서유럽 및 역외국의 생산기지로 전환하면서 경상수지와 경상수지 구성요소에도 변화가 나타났다. 국가마다 연도별로 등락 폭의 차이가 있으나, 4개국은 대체로 2008~09년 글로벌 금융위기 이후 러-우 전쟁 발발로 주요 수입품인 에너지 가격이 폭등했던 2022~23년을 제외하고 상품수지의 적자 폭 감소 및 흑자 전환이 이루어지면서 경상수지 또한 EU 가입 시기보다 개선되었다(그림 2-5 참고).

체코는 2004년 EU 가입 이후부터 글로벌 금융위기, 코로나19 팬데믹과 러-우 전쟁 같은 대외경제 위기를 제외하고는 상품수지가 흑자를 기록하였고 흑자 폭도 확대되면서 2025년 현재까지 경상수지 흑자를 유지하고 있다. 헝가리의

경우는 체코와 같이 2010년 이후 상품수지가 흑자로 전환되면서 경상수지 또한 흑자로 개선되었다. 그러나 2018년부터 상품수지가 적자로 다시 전환되는데 이는 헝가리의 제조업 비율이 2015년 정점을 기록한 이후 가파르게 축소되었고 급격한 경제성장에 따른 수입 급증이 상품수지에도 영향을 미친 것에 기인했다. 이후 2024~25년 상품수지 적자 폭의 개선으로 경상수지도 다시 흑자로 나타났다.

그림 2-5. 경상수지 및 경상수지 구성요소의 변화 추이

(단위: GDP 대비 %)



주: 4분기 이동평균 수치임.

자료: Eurostat, "Current account, main components, net balance - quarterly data, % of GDP(tipsbp41)"(검색일: 2025. 12. 20.).

슬로바키아는 2010년대 중반까지 상품수지 흑자 폭이 확대됨에 따라 경상수지도 흑자로 전환되었으나 2015년 이후 흑자 폭이 줄어들면서 경상수지가 적자로 이어졌으며 2024~25년에 적자 폭이 확대되었다. 폴란드는 2010년 이후 점진적으로 상품수지가 개선되면서 2020년 전후 흑자로 전환되었고, 상품

수지의 흑자 여부에 따라 경상수지 또한 흑자를 나타냈다. 이러한 현상은 2015년 이후 생산기지 건설을 위한 투자가 폴란드로 유입되었고 2020년 전후 본격적인 생산에 따른 수출 교역이 확대되었기 때문으로 보인다. 다만 코로나19 팬데믹에 따른 공급망 단절, 러-우 전쟁에 따른 에너지 가격 폭등과 전기차 수요 정체에 따른 주요 투자 산업인 이차전지 산업 부진의 영향으로 상품수지의 등락이 있었다. 본원소득수지는 EU 가입 이후 V4 국가 모두 현지진출 기업이 V4 국가에서의 수익을 본국으로 이전시키는 현상이 계속됨에 따라 적자구조가 지속되고 있다.¹⁷⁾

2. 중동부유럽 EU 가입 초기 10년의 한국기업 진출

가. 한국기업 진출 개요

중동부유럽 국가가 사회주의 계획경제에서 자본주의 시장경제로 체제를 전환한 것은 1980년대 말 헝가리를 필두로 1990년대 초반 폴란드, 체코, 슬로바키아 등이 그 뒤를 이었다. 한국과 중동부유럽 국가와의 외교 수립 또한 1989년 헝가리가 시작하여 1990년대 초반 폴란드, 체코 등 대부분의 중동부유럽 국가가 한국과 공식 수교를 완료하였다. 한국기업의 중동부유럽 진출도 이때부터 시작되었으나, 본격적인 진출은 중동부유럽으로의 EU 확대가 시작된 2000년대 중반에 이루어졌다.

한국과 중동부유럽 국가 간 교역은 1990년대에는 아주 미미한 수준에 그쳤으며, 중동부유럽 국가의 EU 가입이 시작된 2004년 이후 크게 증가하였다. 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아 등 V4 국가에 모두 수출 통계가 잡히기 시작한 1993년, 한국의 대V4 수출은 약 2억 5,500만 달러로 대EU 수출의 3%에도 미

17) 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, p. 37.

치지 못하였다. 2004년 V4의 EU 가입 이후 우리의 대V4 수출도 크게 증가하기 시작하였으며, 2007년 들어 90억 7,200만 달러에 이르러 대EU 수출의 18.4%를 접하였다.¹⁸⁾

표 2-3. V4 국가에 대한 한국의 수출

(단위: 백만 달러, %)

연도	체코	슬로바키아	폴란드	헝가리	V4 국가		EU
					수출액	대EU 수출 중 비율(%)	
1990	113	90	0	0	203	2.4	8,631
1991	290	85	0	0	375	4.0	9,339
1992	120	62	0	0	182	2.2	8,462
1993	241	83	57	16	397	4.4	9,068
1994	276	102	90	5	473	4.5	10,406
1995	411	169	132	25	737	4.9	14,976
1996	782	184	188	106	1,260	8.8	14,336
1997	1,226	176	175	26	1,603	10.5	15,243
1998	1,002	184	106	53	1,345	8.1	16,566
1999	1,022	159	92	23	1,296	7.4	17,399
2000	528	180	66	12	786	4.0	19,511
2001	337	228	73	10	648	3.6	17,784
2002	349	364	109	17	839	4.3	19,726
2003	382	661	158	110	1,311	5.7	23,165
2004	807	807	313	357	2,284	6.9	32,922
2005	1,175	1,099	339	692	3,305	8.5	38,983
2006	2,613	1,201	564	1,267	5,645	12.9	43,685
2007	3,509	1,890	966	2,707	9,072	18.4	49,290
2008	4,117	1,513	829	3,462	9,921	18.9	52,546
2009	4,147	1,704	771	3,137	9,759	22.8	42,873
2010	4,381	2,385	1,165	4,424	12,355	25.7	48,069
2011	4,101	1,476	1,713	4,103	11,393	22.4	50,837
2012	3,677	1,157	1,786	4,624	11,244	25.3	44,524
2013	3,601	2,114	1,683	4,407	11,805	26.8	44,130
2014	3,850	1,481	1,812	4,299	11,442	24.9	45,875

18) KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.).

표 2-3. 계속

(단위: 백만 달러, %)

연도	체코	슬로바키아	폴란드	헝가리	V4 국가		EU
					수출액	대EU 수출 중 비율(%)	
2015	2,807	1,016	2,040	3,543	9,406	23.1	40,689
2016	2,912	953	2,176	2,926	8,967	22.2	40,322
2017	3,116	1,206	2,212	2,773	9,307	20.3	45,916
2018	4,334	1,967	2,452	2,719	11,472	22.4	51,317
2019	5,315	2,478	2,114	2,315	12,222	25.9	47,244
2020	5,639	2,926	2,694	2,211	13,470	28.4	47,510
2021	6,596	4,052	2,954	2,836	16,438	25.8	63,614
2022	7,858	6,163	3,150	2,849	20,020	29.4	68,072
2023	9,022	6,787	3,117	2,976	21,902	32.1	68,188
2024	8,910	5,180	3,330	2,813	20,233	29.7	68,080
2025	6,063	2,712	2,375	1,896	13,046	27.9	46,727

주: 2025년 수출금액은 1~8월 누계 기준임.
 자료: KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.).

한국기업의 V4에 대한 투자도 1990년대 초반에는 규모가 크지 않았으나 2000년대 중반에 크게 활성화되었다. 1991년 한국기업의 대V4 투자는 330만 달러로 대EU 투자의 8.8% 정도였다. 1990년대 중반 이후 대우자동차의 폴란드 진출로 다소 증가하기 시작하여 1998년 한국기업의 V4 투자는 3억 2,690만 달러로 대EU 투자의 50%를 초과한 적도 있었지만 대우그룹의 해체로 한국기업의 V4 투자는 이내 소강상태에 접어들었다. 그러나 2000년대 중반부터 한국기업의 V4 지역 투자진출은 크게 활성화되어 2006년에는 총투자액이 70억 달러를 초과하여 대EU 투자의 68.2%에 달했다. 그 후 한국기업의 V4 투자는 2007년에 80억 달러를 초과하여 정점을 기록한 다음, 2008년부터 글로벌 금융위기와 연이은 유로존 재정위기 등으로 2010년대 후반까지 점차 침체되었다.¹⁹⁾

19) 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

이처럼 한국기업의 중동부유럽 진출은 EU 가입에 따른 중동부유럽의 개방과 유럽의 생산거점 구축 측면에서 2000년대 중반 이후 집중적으로 이루어졌다. 중동부유럽 국가 중에서도 특히 개혁과 개방이 선도적으로 이루어졌고 경제 규모나 영향력 측면에서 이 지역을 대표하는 V4 국가에 대한 투자가 압도적이었다. 또한 유럽의 생산거점 구축이라는 1차적인 목적 달성 차원에서 주로 제조업 중심의 생산 공장을 현지에서 새로 건설하는 그린필드 투자가 대부분이었다.

1990년대 한국기업의 중동부유럽 진출은 인구 및 경제규모가 압도적으로 크고 GM, 폭스바겐, 피아트 등 글로벌 자동차 제조업체들이 진출한 폴란드가 중심이었다. 1990년대 중반 대우자동차와 협력업체가 처음으로 폴란드에 진출하였으나 1990년대 후반 대우그룹의 해체로 한국기업의 진출이 주춤하였다. 그러나 폴란드의 EU 가입 이후 2000년대 중반부터 LG전자와 LG화학 등 주로 LG그룹 계열사를 중심으로 폴란드 진출이 활발하게 이루어졌다. 또한 자동차 부품업체들은 슬로바키아, 체코, 독일로의 육로 이동이 용이한 폴란드의 남서쪽 지역에 꾸준히 진출하였다.

표 2-4. V4 국가에 대한 한국기업의 투자

(단위: 백만 달러, %)

연도	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아	V4 국가		대EU 투자액
					투자액	대EU 투자 중 비율(%)	
1990	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	28.7
1991	0.5	2.7	0.0	0.0	3.3	8.8	37.1
1992	0.0	4.2	0.0	6.1	10.3	8.3	123.7
1993	1.0	6.8	1.0	4.7	13.4	9.3	145.0
1994	5.1	4.8	3.0	0.0	13.0	3.9	336.3
1995	38.1	35.2	0.3	0.2	73.8	14.0	528.8
1996	123.1	0.9	5.6	0.0	129.7	41.4	313.3
1997	49.8	9.0	0.0	1.8	60.6	18.5	327.6
1998	268.6	27.7	28.5	2.0	326.9	51.9	629.6

표 2-4. 계속

(단위: 백만 달러, %)

연도	폴란드	헝가리	체코	슬로바키아	V4 국가		대EU 투자액
					투자액	대EU 투자 중 비율(%)	
1999	40.1	4.8	0.0	0.0	44.8	23.1	194.4
2000	48.6	9.7	0.0	0.0	58.2	27.9	208.5
2001	13.6	33.0	0.0	0.0	46.6	2.7	1,749.8
2002	37.8	89.2	0.0	0.0	127.0	13.2	963.2
2003	16.9	13.3	5.5	0.5	36.2	34.5	104.8
2004	36.0	3.7	0.0	87.6	127.2	29.7	428.2
2005	78.1	12.6	10.1	227.8	328.6	64.2	511.8
2006	230.7	69.4	111.8	291.1	702.9	68.2	1,031.4
2007	118.5	15.4	535.7	134.2	803.8	26.0	3,091.8
2008	93.5	2.8	230.5	118.0	444.8	19.5	2,283.9
2009	28.9	7.7	93.9	53.1	183.7	6.7	2,721.4
2010	29.4	13.8	13.5	22.3	79.0	3.5	2,226.9
2011	58.1	1.3	12.3	31.4	103.1	4.2	2,456.4
2012	22.5	0.5	2.7	211.8	237.4	6.9	3,463.2
2013	21.9	37.9	118.5	15.9	194.2	6.0	3,230.7
2014	54.4	0.7	4.5	14.6	74.2	2.3	3,216.8
2015	33.3	8.4	6.7	8.9	57.3	4.3	1,330.7
2016	50.7	39.8	79.7	9.3	179.5	6.3	2,868.0
2017	215.6	13.4	97.3	62.9	389.2	8.5	4,591.9
2018	529.4	393.6	241.8	21.1	1,185.8	15.6	7,609.7
2019	1,162.8	740.9	64.4	31.5	1,999.6	20.9	9,545.2
2020	735.3	327.1	21.7	23.1	1,107.2	14.1	7,855.1
2021	567.4	845.9	124.3	12.3	1,549.9	17.3	8,938.8
2022	904.4	1,839.1	181.4	28.1	2,953.0	27.6	1,0706.4
2023	362.1	862.5	47.0	57.2	1,328.9	15.2	8,737.6
2024	709.6	523.8	33.3	17.4	1,284.0	12.1	10,579.1
2025	90.6	14.9	1.7	33.9	141.1	2.9	4,907.7
누적 투자액	6,776.5	6,016.8	2,076.5	1,528.8	16,398.5	15.2	108,023.6

주: 2025년 자료는 2025년 1~6월 말까지의 투자실적이 반영됨.
 자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

2000년대 중반에 한국기업의 중동부유럽 진출을 주도한 것은 현대자동차의 체코 진출과 기아자동차의 슬로바키아 진출이다. 각 정부로부터 당시 가장 큰 규모의 투자 인센티브를 받았으며, 1차 및 2차 협력업체가 대거 동반 진출하였다. 체코의 동부에 위치한 현대자동차와 슬로바키아 북부에 위치한 기아자동차와 현대모비스 등의 입지는 육로로 매우 근접해 있다.

LG전자가 폴란드에 유럽의 생산거점을 구축한 반면 삼성전자는 주로 슬로바키아와 헝가리에 진출하였다. 헝가리는 2000년대 후반까지 경제위기의 여파로 한국기업의 진출이 상대적으로 부진하였다. 하지만 최근에는 폴란드와 더불어 배터리 업체를 중심으로 한국기업 진출이 제일 활발한 국가가 헝가리이다.

나. 주요 특징

전술한 바와 같이 한국기업의 투자진출은 중동부유럽이 EU에 가입한 초기부터 활성화되어 2000년대 중반 이후 크게 증가하였으며, 주로 체코와 슬로바키아를 중심으로 이루어졌다. 유럽의 생산거점 구축이 주요 목적이었으며, 이에 따라 제조업 부문에 대한 투자가 압도적이었다. 이 밖에도 중동부유럽의 EU 가입 초기 한국기업의 투자진출은 다음과 같은 특징을 나타내고 있다.

첫째, 제조업 중에서도 특히 자동차 및 전자 산업을 중심으로 투자 진출이 이루어졌다. 2000년대 중반 이후 한국기업 중동부유럽 진출의 중심이었던 체코와 슬로바키아 투자 진출이 자동차 산업의 대규모 전후방 산업군의 동반 진출이었다. 당시 슬로바키아 투자에서 자동차 산업은 70%를 점하였으며 체코에서는 90%를 초과하였다.²⁰⁾ 폴란드는 전자부품, 컴퓨터, 영상음향 및 통신장비 제조업이 전체 투자의 70%에 이르렀으며, 이는 LG전자를 중심으로 이루어졌다. 삼성전자의 슬로바키아와 헝가리 투자도 전자산업 부문의 투자 집중도를

20) 강유덕, 임유진(2016), 『중동부유럽의 경제구조 변화와 한국기업의 진출 전략』, p. 58.

더욱 심화시켰다. 이 밖에 2006년 한국타이어의 헝가리 진출과 2015년 넥센타이어의 체코 진출도 자동차 산업군에 속하는 대규모 투자였다.

둘째, 대기업과 협력업체의 동반 진출이다. 현대자동차의 체코 진출과 기아자동차의 슬로바키아 진출이 가장 대표적이지만, LG전자의 폴란드 진출과 삼성전자의 슬로바키아와 헝가리 진출도 대기업과 함께 협력업체들이 동반 진출한 사례이다. 즉 대기업이 현지생산을 위해 대규모 투자를 추진할 때 부품을 공급하는 1차, 2차, 3차 협력업체들이 동반 진출하는 방식이 한국기업의 중동부유럽 진출의 주요 형태로 자리 잡았다. 이는 한국기업이 현지생산을 시작하는 시기에 안정적인 부품조달선을 마련하고 현지진출의 위험을 분산시키기 위해 추진되었다. 상당수의 협력업체들은 현지 부품업체와의 합작법인 같은 형태로 공장을 설립하고 이후 독자적으로 공장을 운영하는 방식을 추진하였다. 하지만 중동부유럽 현지에서 이러한 한국 대기업과 협력업체의 관계는 진출 이후 환율 위험과 경영관리 측면에서의 조달 근접성 등의 필요에 의해 다소 변화하는 동향이 감지되었다. 큰 틀에서의 협력관계가 유지되면서 현지 업체를 통한 부품 조달이 다소 증가하였으며 한국 협력업체의 경우에도 현지에서 다른 글로벌 업체와의 협력관계 모색이 점차 활발해졌다.

마지막으로, 한국기업의 대규모 투자 이후 한국과 투자 진출 간 교역 활성화가 상당 기간 이루어졌다. 한국기업의 대중동부유럽 투자가 대부분 현지에 생산시설을 새롭게 건설하는 방식으로 이루어졌기에 먼저 대규모의 투자를 실행한 후 이러한 투자가 진출국에 대한 수출을 유발하는 전형적인 형태가 나타났다. 즉 대규모의 투자가 종결된 이후에도 한국 본사와 현지진출 기업 간의 네트워크를 통해 상당 기간 일정한 수출량을 유지하는 경우이다. 이는 한국에서의 협력관계가 대규모 동반진출로 인해 진출국에서의 협력관계로 연결되기 때문에 투자기업 본국과 진출국 사이에 밀접한 공급망 연결이 필요하기 때문이다. 특히 자동차 산업과 같이 전후방 산업 간 연계성이 높고 제품 차별화와 경쟁이

심한 산업의 경우 해외 생산시설 건설로 국내 중간재 조달에 의한 수출이 증가할 가능성이 높다.²¹⁾

3. 최근 10년의 한국기업 진출 추이 및 주요 특징

가. 최근 한국기업 진출 추이

한국과 수교가 이루어진 1990년부터 최근 2025년까지 한국기업의 대V4 국가 진출은 다음과 같이 크게 3단계로 구분할 수 있다. 1단계는 1990년대 중동부유럽 초기 진출이고, 2단계는 2000년대 중반 이후 EU 시장 접근을 위한 생산기지 구축과 EU 기금을 활용한 공공프로젝트의 참여이다.²²⁾ 이후 한국기업의 V4 국가에 대한 투자는 글로벌 금융위기와 유럽 재정위기를 거치면서 주춤하였다가 2016년부터 다시 활성화되었다. 그래서 3단계는 기존 생산기지를 바탕으로 전기차 배터리, 제약·바이오, 에너지, 방산, 의료서비스 등 진출 범위를 확대하는 2016년부터 현재까지이다.

2007년 한국기업은 V4 국가 진출을 위해 최대 10억 달러에 가까운 투자액을 신고했는데, 2016년 이후 투자신고액은 크게 확대되어 2022년 최대 30억 달러 정도를 기록하였다(그림 2-6 참고). 1단계가 폴란드, 2단계가 체코와 슬로바키아 중심이었는데, 3단계는 폴란드와 헝가리 중심으로 대규모 투자가 이루어지고 있다. 이는 2단계에 구축된 자동차와 전자산업 생산거점을 중심으로 탈탄소화 정책 의제와 맞물려 한국의 이차전지 업체 생산기지가 폴란드와 헝가리에 건설된 데 따른 것이다. 2단계와 3단계 투자 진출에서 중심국가의 차이가 다소 있지만 V4 국가들이 인접해 있는 국경지역 근처에 생산기지 건설과 공급망이 구축되고 있다.

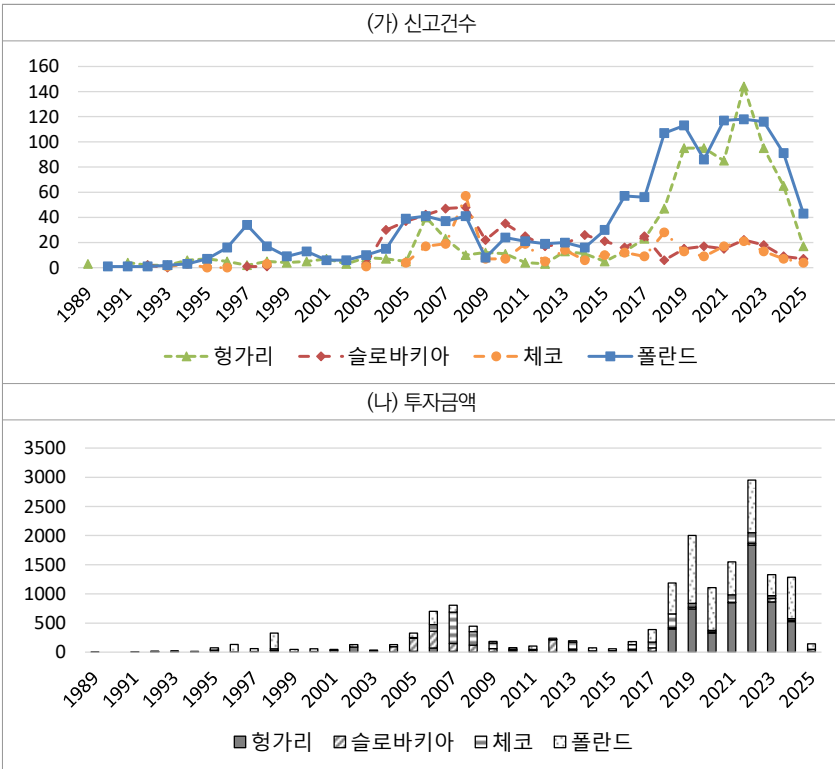
21) 강유덕, 임유진(2016), 『중동부유럽의 경제구조 변화와 한국기업의 진출 전략』, p. 64.

22) 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, p. 40.

한국수출입은행 통계를 바탕으로 한국기업의 대V4 투자진출 추이를 살펴보면, 2단계에 비해 3단계 진출이 투자진출 신고건수와 투자금액 측면에서 압도적으로 크다. 또한 건수 및 투자금액 모두 폴란드와 헝가리 투자 진출이 대부분인 것으로 나타나고 있다. 한편 최근 들어 체코와 슬로바키아에 대한 투자는 상대적으로 매우 저조한 것으로 나타났다.

그림 2-6. 한국의 대V4 국가 투자 신고건수 및 투자금액 추이

(단위: (가) 건수, (나) 백만 달러)



주: 2025년 6월 말까지의 투자실적이 반영됨.
 자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 9. 23.).

대한무역투자공사(KOTRA) 자료에 따르면 V4 국가에 진출한 한국기업의 주요 업종은 제조업이 2024년 말 기준 53.5%로 여전히 가장 높은 비율을 차지하였다. 이는 2014년 말 기준 57%에 비해 다소 완화된 것이다. 제조업 세부 업종에 있어서도 여전히 자동차 및 전자산업과 관련된 업종의 비중이 가장 높았으나, 10년 전에 비하면 집중도는 상당 부분 완화되었다.²³⁾

표 2-5. V4 국가에 진출한 한국기업의 주요 업종

(가) 주요 업종			(나) 제조업 세부 업종	
업종 (대분류)	개수	비율		
C. 제조업	160	53.5		
D-E. 전기, 가스, 수도 등	9	3.0		
F. 건설업	27	9.0		
G. 도매 및 소매업	28	9.4		
H. 운수 및 창고업	31	10.4		
I. 숙박 및 음식점업	9	3.0		
J. 정보통신업	4	1.3		
K. 금융 및 보험업	7	2.3		
M. 전문, 과학 및 기술 서비스업	11	3.7		
N-S. 관리, 임대, 사회복지, 여가, 협회 등 서비스업	13	4.3		
총합계	299	100.0		

자료: KOTRA, 「2025 해외진출 한국기업 디렉토리」(검색일: 2025. 9. 23.).

나. 주요 특징

1) EU 정책변화에 대응한 한국기업의 V4 진출

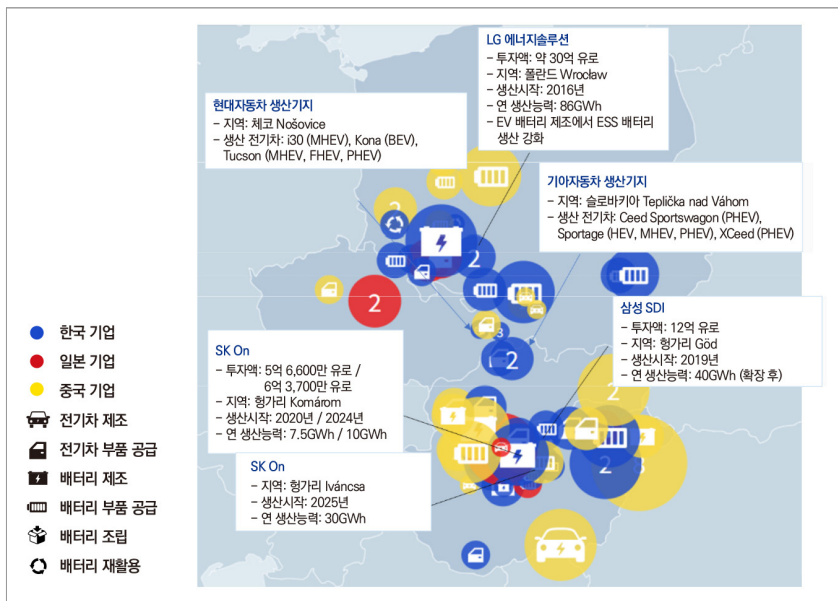
EU의 기후변화 정책 대응으로 그린딜 정책이 범유럽 차원에서 추진되면서 중동부유럽에서 전기차에 대한 생산 동력이 발생하였다. V4 국가는 자동차 제조업에 크게 의존하고 있는 산업구조를 가지고 있어 EU의 정책 변화의 최전선에 있다. 이에 폴란드와 헝가리를 중심으로 V4 국가 또한 관련된 정책지원을

23) 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, p. 42의 [표 3-1]과 [그림 3-3]과 비교.

마련하였다. 이로 인해 V4를 중심으로 배터리 분야에 대한 그린필드 중심의 투자 진출이 이루어졌다. 2023년 기준 폴란드는 유럽 내 60% 점유율로 유럽 최대 배터리 생산국으로 자리매김하였으며, 헝가리가 30%의 점유율로 그 뒤를 이었다.²⁴⁾

V4 국가는 유럽 내 배터리 및 전기차 공급망에서 중추적인 역할을 담당하고 있는데, 이는 한국을 비롯한 중국, 일본 등 동아시아 국가의 배터리 기업 진출이 큰 역할을 하였다. 한국은 폴란드와 헝가리 중심으로 투자를 진행했으며 124억 유로 정도의 배터리 공급망과 전기차 부품 생산의 투자를 진행 및 계획하고 있다.²⁵⁾

그림 2-7. 한국 배터리 기업의 중동부유럽 진출 현황



자료: CEIAS, "Central Europe-East Asia EV Nexus Tracker"(검색일: 2025. 12. 1.).

24) Šebeňa *et al.*(2025), "Central Europe-East Asia EV Nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese Electric Vehicle and Battery Investment in the V4 Countries," p. 15.

25) *Ibid.*, p. 15.

헝가리는 「2030 국가배터리산업전략」을 통해 EU 배터리 허브로 도약한다는 정책적 목표를 세웠으며, 재정 인센티브를 제공하는 등 한국의 배터리 생산기지 건설과 관련된 적극적인 투자를 유치하고자 노력하였다.²⁶⁾ 이러한 지원을 바탕으로 한국기업 SK온과 삼성SDI는 헝가리에 생산거점을 구축하였다. 폴란드에는 한국기업 LG에너지솔루션이 배터리 생산기지를 건설하였다. 이러한 한국 배터리 생산기업의 V4 국가 진출은 한국 소재·부품·장비업체(이하 소부장)뿐만 아니라 유럽과 아시아의 이차전지 소부장 업체의 진출로 이어졌으며 이를 중심으로 배터리 관련 공급망을 구축하게 되었다.²⁷⁾

폴란드와 헝가리 정부는 EV 배터리 부문을 연구개발 투자와 함께 투자인센티브 제공을 위해 투자 보조금을 지급하는 업종으로 분류하고, 최근까지 투자 보조금을 제공하고 있다.²⁸⁾ 헝가리에 진출한 SK온은 2억 9,900만 유로의 투자 보조금 수혜를 받았고 삼성SDI는 8,960만 유로를 지급받았다. 폴란드에 진출한 LG에너지솔루션은 5,700만 유로의 공적 지원과 함께 생산기지 확대를 위한 3기 투자에 1억 유로, 2021년 4기 투자에 1,800만 유로를 각각 투자 보조금으로 지급받았다. 이러한 EV 배터리 부문에 대한 투자 보조금 지급은 최근 중국기업의 대규모 헝가리 진출로 과잉생산시설 진출이라는 우려와 함께 곧 중단될 것이라는 우려가 제기된 바 있다. 하지만 현재까지 지급 기준은 강화하는 방향으로 바뀌고 있고 아직까지 보조금 지급 원칙에는 변화가 없다.²⁹⁾

26) *Ibid.*, p. 19.

27) 2021년 한국기업 SK아이이테크놀로지외의 전기차 배터리의 분리막을 생산하는 배터리 생산기지 개소(폴란드 Dąbrowa Górnicza), 2022년 SK Nexilis는 구리포일 리튬 이온 배터리 생산기지를 건설(폴란드 Stalowa Wola), 이외 2020년 벨기에 기업 Umicore의 Cathode materials 생산기지 건설(폴란드 Nysa), 중국기업 Guotai-Huarong은 electrolytes 생산기지 건설(폴란드 Prusice). Šebeňa *et al.*(2025), "Central Europe-East Asia EV nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese electric vehicle and battery investment in the V4 countries," p. 35.

28) *Ibid.*, p. 31, p. 34.

29) KOTRA 부다페스트 무역관 면담(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

2) 특정 산업의 투자집중도 완화³⁰⁾

EU 가입 초기 10년간 한국기업 진출이 자동차 산업을 중심으로 집중되었던 체코와 슬로바키아의 경우, 최근까지의 누적기준으로 자동차 산업에 대한 투자 비중은 다소 축소되기는 하였으나 여전히 가장 높게 나타나고 있다. 한국기업의 대V4 투자가 확대되기 시작한 2003~25년의 기간 동안 산업별 누적 투자금액을 살펴보면, 헝가리를 제외한 폴란드, 체코, 슬로바키아는 공통적으로 한국기업의 투자가 자동차 및 트레일러 제조업 분야에 집중되어 있다. 먼저 슬로바키아에 대한 자동차 산업 투자는 전체 투자의 64.1% 정도이며 체코는 58.7%로 절반 이상이 자동차 제조업에 집중되어있다. 이는 10년 전과 비교하면 체코의 경우 자동차 업종에 대한 투자 집중도가 낮아지고 여타 제조업 부문의 비율이 다소 높아진 결과이나, 아직도 여전히 자동차 산업에 대한 투자 비율이 높은 편이다.

폴란드의 경우 과거 2003~13년 누적 투자금액에서 전자제품, 컴퓨터, 영상 업종이 절반 이상의 투자 집중도를 보였으나 2025년까지 누적 투자금액에서는 최대 투자 업종이 자동차 및 트레일러로 전환되었다. 과거 EU 가입 초기 10년간 폴란드에서 LG전자를 중심으로 집중되었던 투자가 최근 10년 동안은 자동차 배터리 및 부품 위주의 투자로 확대되면서 집중도가 변한 것이다.

헝가리에서는 한국기업의 투자가 전기장비 제조업에 75.4% 집중되어 있으며, 특히 기타 이차전지 제조업이 주요 투자 업종이다. 2016년부터 한국 배터리 기업의 헝가리 진출이 본격화되면서 EU 가입 초기 10년간 V4 중 한국의 누적 투자금액이 가장 낮았던 헝가리가 2024년 현재 폴란드에 이어 두 번째로 많은 누적 투자금액을 기록하였다. 또한 2013년까지의 누적 투자금액을 기준으로 전자부품(33%), 자동차 및 부품 판매업(15.7%), 화학물질 및 화학제품 제조업(14.4%)이 한국의 주요 투자 산업이었던 반면, 2025년 현재 이차전지 제조업으로 투자 집중 분야가 바뀌었다.

30) 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 13.).

표 2-6. 한국의 V4 국가에 대한 업종별 투자액(2003~25년 누적)

(단위: 백만 달러, %)

(1) 폴란드				(2) 헝가리			
구분	산업	투자	비율	구분	산업	투자	비율
1	자동차 및 트레일러 제조업	2470.6	39.4	1	전기장비 제조업	4374.8	75.4
2	고무 및 플라스틱제품 제조업	1060.6	16.9	2	전문 서비스업	574.1	9.9
3	화학물질 및 화학제품 제조업; 의약품 제외	778.8	12.4	3	1차 금속 제조업	153.5	2.6
4	전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	546.9	8.7	4	자동차 및 트레일러 제조업	140.8	2.4
5	1차 금속 제조업	278.1	4.4	5	화학물질 및 화학제품 제조업; 의약품 제외	113.4	2.0
6	부동산업	256.6	4.1	6	금융 및 보험 관련 서비스업	107.2	1.8
7	종합 건설업	222.7	3.5	7	도매 및 상품 중개업	73.0	1.3
8	전기장비 제조업	193.7	3.1	8	자동차 및 부품 판매업	63.7	1.1
9	기타 운송장비 제조업	77.6	1.2	9	기타 기계 및 장비 제조업	37.8	0.7
10	의료, 정밀, 광학 기기 및 시계 제조업	75.0	1.2	10	고무 및 플라스틱제품 제조업	28.1	0.5
-	총투자액	6274.5	100	-	총투자액	5798.7	100
(3) 체코				(4) 슬로바키아			
1	자동차 및 트레일러 제조업	1202.6	58.7	1	자동차 및 트레일러 제조업	982.2	64.1
2	고무 및 플라스틱제품 제조업	582.1	28.4	2	전자 부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업	403.0	26.3
3	도매 및 상품 중개업	110.5	5.4	3	1차 금속 제조업	29.2	1.9
4	자동차 및 부품 판매업	50.3	2.5	4	폐기물 수집, 운반, 처리 및 원료 재생업	27.5	1.8
5	1차 금속 제조업	30.3	1.5	5	고무 및 플라스틱제품 제조업	26.0	1.7
6	부동산업	29.2	1.4	6	화학물질 및 화학제품 제조업; 의약품 제외	14.5	0.9
7	창고 및 운송 관련 서비스업	7.0	0.3	7	금속 가공제품 제조업; 기계 및 가구 제외	13.0	0.8
8	항공 운송업	5.9	0.3	8	기타 기계 및 장비 제조업	11.4	0.7
9	소매업; 자동차 제외	5.6	0.3	9	사업 지원 서비스업	5.6	0.4
10	화학 물질 및 화학제품 제조업; 의약품 제외	5.1	0.2	10	도매 및 상품 중개업	3.6	0.2
-	총투자액	2047.2	100	-	총투자액	1532	100

주: 업종 중분류 기준.

자료: 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 13.).

3) 바이오, 의료 서비스, 에너지, 방산 등 진출 범위 확대

V4 국가의 EU 가입 초기 10년에 비해 최근 10년 동안 한국기업의 V4 진출은 전술한 바와 같이 특정 산업에 대한 집중도가 완화됨과 동시에 바이오, 에너지, 방산, 의료 서비스 등 다양하게 진출 범위가 확대되었다. 헝가리는 바이오 부문의 유럽 진출 거점으로 부각되었고 체코는 원전 수주 이후 전력을 비롯한 에너지 관련 기업 진출이 최근 이루어지고 있다. 또한 폴란드를 시작으로 한국 방산의 유럽 진출이 본격화되었으며, 체코는 의료서비스를 비롯한 유럽의 서비스 거점으로 거듭나고 있다.

의약품 기업인 셀트리온은 2010년 헝가리에 유럽 거점 현지 판매법인인 Celltrion Healthcare Hungary를 설립하여 유럽 시장의 직접 판매를 확대하였다.³¹⁾ 셀트리온 헝가리 법인은 2024년 스위스 제약 유통사인 IQone Healthcare Switzerland을 인수하면서 스위스 현지 의약품 직접 판매에 착수하였다.³²⁾ 셀트리온은 상기 헝가리 법인을 중심으로 유럽 직판 시스템을 구축하였으며, 이로 인해 헝가리에서 발생하는 매출이 셀트리온헬스케어 전체 매출의 50%를 초과하고 있다. 이미 선진국 대열에 합류한 체코는 최근 한국 제조업의 투자 진출이 부진한 반면 의료서비스를 비롯한 서비스업 부문에서 전 유럽시장을 총괄하는 거점이 독일을 비롯한 서유럽으로부터 프라하로 이전하고 있다. 이처럼 한국의 판매법인과 서비스법인의 유럽 총괄 거점이 점차 서유럽에서 V4 국가로 이동하는 추세이다.

한국수력원자력을 포함한 ‘팀코리아’가 2024년 7월 총 30조 원 규모의 프로젝트의 체코 두코바니와 테플린 원전 건설 사업의 우선협상대상자로 선정되었다. 약 24조 원 규모의 두코바니 원전 본계약은 2025년 6월 4일에 정식 체결

31) 「‘1.7조원’ 실타 마련한 셀트리온헬스케어 유럽 전진기지는?」(검색일: 2025. 12. 23.).

32) 셀트리온(2024. 11. 15.), 「셀트리온, 스위스 유통 제약사 아이콘(iQone Healthcare Switzerland) 인수...유럽 사업 확장 추진」(검색일: 2025. 10. 15.).

되었으며, 이로써 유럽 원전 시장 진출의 발판을 마련하였다. 두코바니 원전 수주에서 보는 바와 같이 체코는 원전 추가 신규 건설에 박차를 가하고 있고, 태양광, 풍력, 수소, 바이오메탄 등 대체에너지 개발도 한창이다. 또한 최근 들어 신규 발전소 건설과 재생에너지를 중심으로 한 전력공유제를 시행함에 따라 송배전 분야에서도 인프라 확충은 물론 스마트전력망, 변전소 신설 투자 등을 이어가고 있다.

2022년 폴란드는 러-우 전쟁 발발 이후 급격히 높아진 안보 수요에 신속하게 대응하기 위해 한국 방산업체와 포괄적 합의 성격의 총괄계약(Framework Contract)을 체결하였다. 같은 해 무기체계 4종(K2전차, K9자주포, FA-50, 천무)에 대한 1차 이행계약도 체결하였다. 2023년에는 K9자주포, 2024년에는 천무에 대한 2차 이행계약을 순차적으로 체결하였다. 한국의 대폴란드 대형 방산수출 계약과 신속한 이행은 러-우 전쟁 발발과 트럼프 2기 행정부 출범으로 유럽의 방산 수요가 급격하게 증가한 가운데 전 세계가 K-방산을 본격적으로 주목하는 계기가 되었다. 2025년 7월에는 폴란드 국방부와 현대로템이 K2전차 2차 계약을 체결하였다.³³⁾ 국내에서 생산된 K2전차 완제품을 수출했던 지난 1차 계약과는 달리 2차 계약에서는 국내생산 K2전차와 함께 폴란드군의 요구 성능에 맞게 K2PL를 개발하여 인도할 예정이다. 2차 계약부터는 상당 물량이 현대로템과 폴란드 방산업체의 협력을 통해 현지에서 조립 생산됨에 따라 폴란드 내 K2전차 생산시설도 구축될 계획이다. 이와 함께 폴란드 전자 및 항공 기업 WB 일렉트로닉스(WB Electronics)는 2025년 12월 29일 한국 방산업체 한화에어로스페이스와 협력협정을 체결하였다.³⁴⁾ 이번 협력협정을 통해 폴란드 내 호마르-K(HOMAR-K) 로켓 시스템용 미사일 생산시설이 설립될 예정인

33) 방위사업청(2025. 7. 2.), 「새정부 첫 대형 방산수출 계약 확정, 폴란드 K2전차 추가계약 공식 발표」(검색일: 2026. 1. 5.).

34) Portal Polskiego Radia SA(2025. 12. 29.), “Polish, South Korean arms makers to sign co-operation deal”(검색일: 2026. 1. 5.).

데, 호마르-K는 한국의 K239 천무 다연장로켓 시스템의 폴란드 버전으로, 폴란드 포병 현대화 프로그램의 핵심 구성 요소이다.

표 2-7. 한국기업의 V4 국가 진출 현황 및 특징

시기	특징	주요 진출 현황
1990년대 중반	대우그룹 자동차·전자 분야의 폴란드 진출	• '95년 대우자동차·전자(폴란드)
2004년 전후	EU 시장 진출을 위한 전자·자동차 산업의 생산기지 건설	• '01년 삼성전자(헝가리) • '04년 기아자동차(체코) • '05년 LG전자(폴란드)
2007년 이후	생산기지 건설, 설비 확장 및 협력업체 동반 진출	• '07년 삼성전자(슬로바키아) • '09년 현대자동차(슬로바키아) • '09년 한국타이어(헝가리)
2010년 이후	신산업 진출 EU 기금을 활용한 공공프로젝트 참여	• '10년 셀트리온판매법인(Celltrion Healthcare Hungary, Kft/헝가리) • '13년 공공프로젝트 참여
2015년 이후	자동차 산업의 탈탄소화에 따른 배터리 산업 및 관련 소부장업체 진출	• '16년 LG에너지솔루션(구 LG화학)(폴란드) • '17년 현대모비스(체코) • '18년 넥센타이어(체코) • '16년 삼성SDI(헝가리) • '19년 SK 온(SK 배터리)(헝가리) • '20년 SK Hi-Tech(현 SK아이이테크놀로지)(폴란드) - 분리막 생산공장 • '21년 SK Nexilis(폴란드) - 동박공장

자료: 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, p. 44 표를 바탕으로 최신 정보를 반영하여 저자 작성.

4) 무역 효과

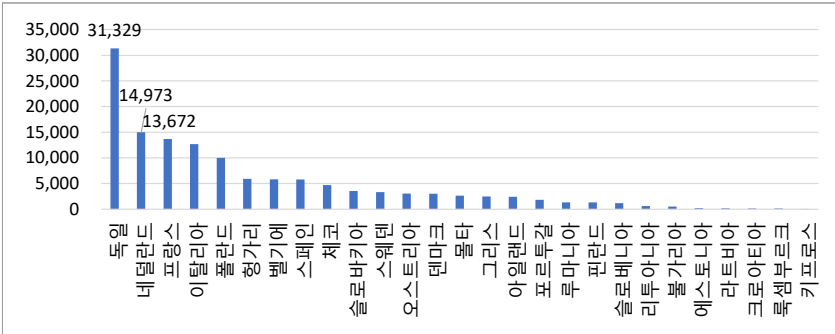
V4 국가의 EU 가입 초기 10년 한국기업의 중동부유럽 진출 주요 특징은 앞서 언급한 바와 같이 대규모 투자 이후 한·중동부유럽 무역이 크게 활성화되었다는 점이다.³⁵⁾ 이러한 대규모 투자가 교역 증대로 이어지는 인과관계는 그동

35) EU 가입 초기 10년 한국기업의 중동부유럽 진출과 무역과의 관계는 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, pp. 46~63을 참고하기 바란다.

안 많은 연구에서 실증적으로 확인된 바 있다.³⁶⁾ 여기서는 실증 선행연구를 바탕으로 한국기업의 중동부유럽 진출이 최근 10년 동안 한-중동부유럽 무역에 긍정적인 영향을 미쳤는지를 통계적으로 살펴보고자 한다.

그림 2-8. 우리나라의 EU 회원국과의 교역(수출+수입, 2024년)

(단위: 백만 달러)



자료: KITA, K-stat(검색일: 2025. 9. 25.).

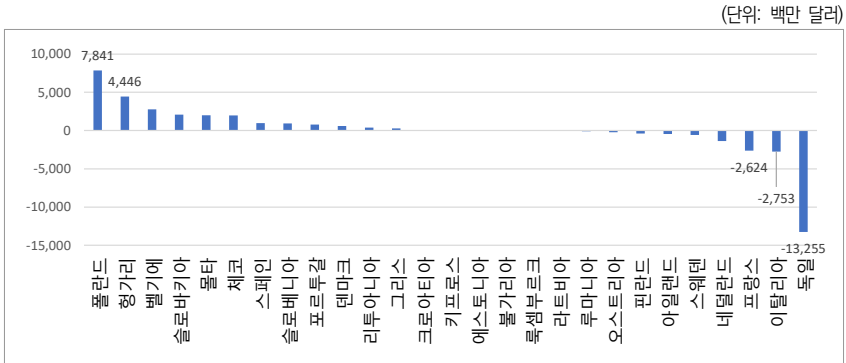
2024년 기준 한국과 EU 간 무역에서 교역량이 가장 큰 국가는 독일, 네덜란드, 프랑스, 이탈리아 순이다. 이는 EU 회원국 중 경제규모와 유럽 해운 물류의 거점인 국가 목록을 고려하면 자연스럽게 설명될 수 있다. 한국과의 교역규모가 그다음으로 큰 국가를 살펴보면, 폴란드와 헝가리가 5위와 6위를, 체코와 슬로바키아가 9위와 10위를 기록하고 있다(그림 2-8 참고). 이는 경제규모와 해운 거점으로부터 설명하기 어려우며, 한국기업의 대규모 투자라는 변수를 추가해 비로소 이해가 된다.

한국기업의 대규모 투자와 무역과의 관계는 2024년 기준 한국과 EU 회원국과의 무역수지로 더 쉽게 설명할 수 있다. EU 회원국 중 우리나라의 무역수지 규모가 가장 큰 국가가 폴란드와 헝가리이며, 슬로바키아와 체코도 4위와 6위를 각각 기록하고 있다(그림 2-9 참고). 여기에 1990년부터 2024년까지 한국

36) Markusen and Maskus(2001), "Multinational Firms and the Theory of International Trade"; 강유덕 외(2016), 『EU 확대 이후 중동부유럽 경제와 한국의 진출』, pp. 93~95.

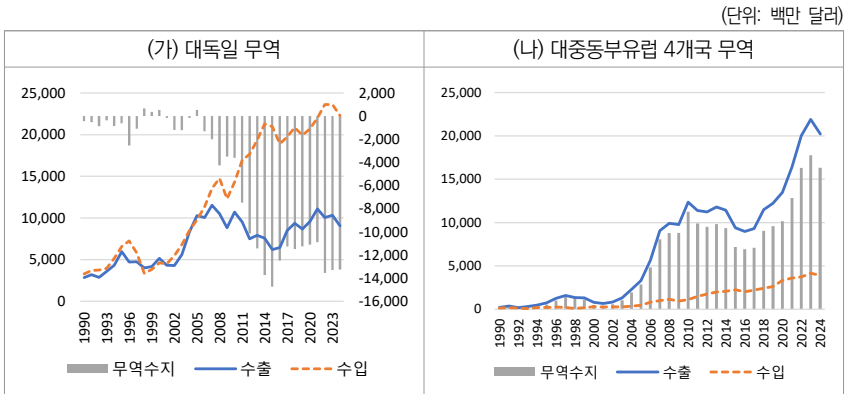
과 독일, 한국과 V4 국가 간 수출입 구조와 추이를 비교해보면 한국기업의 대규모 투자가 대V4 수출과 상관관계가 있다는 점은 더욱 명확해진다.

그림 2-9. 우리나라의 대EU 회원국 무역수지



자료: KITA, K-stat(검색일: 2025. 9. 25.).

그림 2-10. 우리나라의 대독일, 대중동부유럽 무역 비교



주: 중동부유럽 4개국은 슬로바키아, 체코, 폴란드, 헝가리를 의미함.

자료: KITA, K-stat(검색일: 2025. 9. 25.).

표 2-8. 한국의 서유럽 및 중동부유럽 주요국에 대한 품목별 수출(2024년 기준)

(단위: 백만 달러)

서유럽				중동부유럽			
독일	총계	9,037	비율	슬로바키아	총계	2,813	비율
	741. 자동차	1,305	14.4		742. 자동차부품	1,308	46.5
	831. 반도체	883	9.8		842. 산업용 전기기기	235	8.4
	746. 선박해양구조물	841	9.3		711. 원동기 및 펌프	225	8.0
	226. 농약 및 의약품	624	6.9		815. 계측제어분석기	191	6.8
	742. 자동차부품	585	6.5		751. 기계요소	121	4.3
	총계	6,799	비율		총계	3,330	비율
네덜란드	741. 자동차	911	13.4	체코	742. 자동차부품	1,033	31.0
	813. 컴퓨터	680	10.0		842. 산업용 전기기기	323	9.7
	732. 반도체제조용 장비	543	8.0		813. 컴퓨터	287	8.6
	226. 농약 및 의약품	335	4.9		831. 반도체	216	6.5
	812. 무선통신기기	299	4.4		815. 계측제어분석기	143	4.3
	총계	5,524	비율		총계	8,910	비율
프랑스	746. 선박해양구조물	1,586	28.7	폴란드	970. 무기류	2,507	28.1
	741. 자동차	1,173	21.2		228. 정밀화학원료	1,242	13.9
	831. 반도체	278	5.0		831. 반도체	512	5.7
	790. 기타 기계류	260	4.7		214. 합성수지	410	4.6
	812. 무선통신기기	244	4.4		741. 자동차	392	4.4
	총계	4,972	비율		총계	5,180	비율
이탈리아	613. 철강판	995	20.0	헝가리	228. 정밀화학원료	1,706	32.9
	741. 자동차	608	12.2		226. 농약 및 의약품	1,270	24.5
	214. 합성수지	510	10.3		741. 자동차	271	5.2
	226. 농약 및 의약품	461	9.3		310. 플라스틱 제품	211	4.1
	746. 선박해양구조물	270	5.4		836. 평판디스플레이	175	3.4

자료: KITA, K-stat(검색일: 2025. 9. 25.).

상관관계를 보다 구체적으로 분석하기 위해 한국이 유럽에 수출하는 주요 수출품을 서유럽과 중동부유럽으로 구분하여 살펴볼 필요가 있다. 2024년 기준 한국이 유럽의 최대 교역국인 독일에 수출한 상품은 자동차가 14.4%로 가장 큰 비중을 점하였고, 다음으로 반도체와 선박이 각각 2대, 3대 수출품이었

다. 이 밖에 2대부터 4대 교역국인 네덜란드, 프랑스, 이탈리아 등에 수출한 상품 중에도 자동차, 컴퓨터, 선박 등 완제품이 대부분이었다. 반면 중동부유럽에 대한 우리의 수출품에는 주로 자동차부품, 산업용 전기기기, 정밀화학원료, 반도체 등 중간재, 부분품 및 부품, 원료 등이 상당 부분을 차지하였다.

표 2-9. 한국의 대V4 국가 수출 품목 변화(2010년, 2019년, 2024년)

(단위: 백만 달러)

폴란드					
2010년		2019년		2024년	
836. 평판디스플레이 및 센서	1,885	835. 건전지 및 축전지	777	970. 무기류	2,507
821. 영상기기	546	790. 기타 기계류	680	228. 정밀화학원료	1,242
812. 무선통신기기	246	836. 평판디스플레이 및 센서	306	831. 반도체	512
715. 광학기기	245	742. 자동차부품	303	214. 합성수지	410
831. 반도체	199	310. 플라스틱 제품	270	741. 자동차	392
813. 컴퓨터	152	741. 자동차	262	813. 컴퓨터	347
742. 자동차부품	140	214. 합성수지	199	812. 무선통신기기	265
613. 철강판	89	831. 반도체	199	742. 자동차부품	242
842. 산업용 전자기기	81	228. 정밀화학원료	165	613. 철강판	208
741. 자동차	68	613. 철강판	150	310. 플라스틱 제품	205
헝가리					
2010년		2019년		2024년	
836. 평판디스플레이 및 센서	670	790. 기타 기계류	298	228. 정밀화학원료	1,706
812. 무선통신기기	563	226. 농약 및 의약품	236	226. 농약 및 의약품	1,270
821. 영상기기	280	228. 정밀화학원료	205	741. 자동차	271
831. 반도체	255	836. 평판디스플레이 및 센서	203	310. 플라스틱 제품	211
741. 자동차	152	835. 건전지 및 축전지	180	836. 평판디스플레이 및 센서	175
214. 합성수지	64	214. 합성수지	134	835. 건전지 및 축전지	169
813. 컴퓨터	51	741. 자동차	99	214. 합성수지	161
721. 섬유 및 화학기계	44	712. 운반하역기계	83	790. 기타 기계류	146
613. 철강판	31	310. 플라스틱 제품	77	813. 컴퓨터	82
753. 금형	27	742. 자동차부품	69	815. 계측제어분석기	82

표 2-9. 계속

(단위: 백만 달러)

체코					
2010		2019		2024	
742. 자동차부품	472	742. 자동차부품	748	742. 자동차부품	1,033
836. 평판디스플레이 및 센서	176	711. 원동기 및 펌프	148	842. 산업용 전기기기	323
831. 반도체	95	690. 기타 철강금속 제품	113	813. 컴퓨터	287
813. 컴퓨터	66	836. 평판디스플레이 및 센서	88	831. 반도체	216
821. 영상기기	35	813. 컴퓨터	73	815. 계측제어분석기	143
741. 자동차	35	214. 합성수지	70	826. 조명기기	139
790. 기타 기계류	34	741. 자동차	69	690. 기타 철강금속제품	101
812. 무선통신기기	33	831. 반도체	68	751. 기계요소	85
753. 금형	19	815. 계측제어분석기	60	741. 자동차	83
612. 선재봉강 및 철근	15	751. 기계요소	57	214. 합성수지	80
슬로바키아					
2010		2019		2024	
836. 평판디스플레이 및 센서	1,988	742. 자동차부품	1,032	742. 자동차부품	1,308
742. 자동차부품	1,216	711. 원동기 및 펌프	173	842. 산업용 전기기기	235
821. 영상기기	275	836. 평판디스플레이 및 센서	163	711. 원동기 및 펌프	225
813. 컴퓨터	101	815. 계측제어분석기	90	815. 계측제어분석기	191
715. 광학기기	84	751. 기계요소	65	751. 기계요소	121
826. 조명기기	70	229. 기타 정밀화학 제품	61	741. 자동차	62
713. 공기조절기 및 냉난방기기	64	812. 무선통신기기	60	836. 평판디스플레이 및 센서	58
831. 반도체	56	842. 산업용 전기기기	53	690. 기타 철강금속제품	55
214. 합성수지	47	753. 금형	47	826. 조명기기	43
711. 원동기 및 펌프	44	835. 건전지 및 축전지	47	320. 고무제품	40

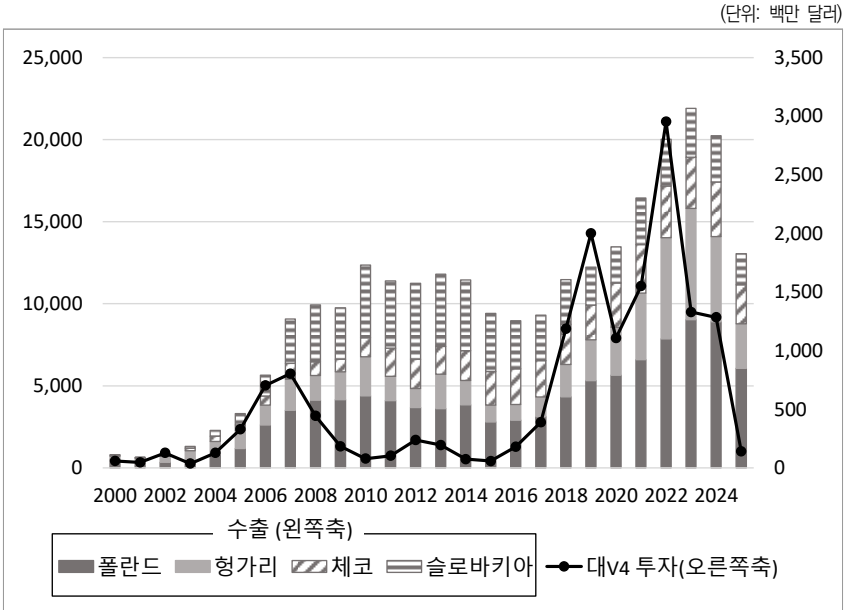
자료: KITA, K-stat(검색일: 2025. 9. 25.).

LG전자가 2005년 디스플레이 부문의 유럽 생산거점을 폴란드에 구축한 이후 한국의 폴란드 최대 수출품은 평판디스플레이 및 센서였으며, 2016년 LG 에너지솔루션의 EV 배터리 부문 폴란드 투자 진출 이후에는 건전지 및 축전지가 최대 수출품이었다(2019년 기준). 그리고 러-우 전쟁 발발 이후 한국 방산업체의 폴란드 진출 이후부터 최근까지 한국의 대폴란드 최대 수출품은 무기류이다(표 2-9 참고).

삼성전자의 헝가리 진출로 2010년 한국의 대형가리 최대 수출품은 평판디스플레이 및 센서였으나, 셀트리온, 삼성SDI, SK온 등의 헝가리 진출로 정밀화학원료, 농약 및 의약품, 건전지 및 축전지 등으로 주요 수출품이 다양화되고 있다. 반면 현대자동차가 생산거점을 구축한 체코는 2010년, 2019년, 2024년 모두 자동차부품이 한국의 최대 수출품이다. 슬로바키아는 2007년 삼성전자 진출의 영향으로 2010년만 한국의 최대 수출품이 평판디스플레이와 센서였으며, 기아자동차가 생산거점을 구축한 영향으로 2019년과 2024년에는 자동차부품이 최대 수출품 자리를 고수하고 있다.

V4 국가에 대한 한국기업의 대규모 투자는 이처럼 우리의 수출과 직접적인 연관이 있었으며, 이는 V4 국가에 대한 우리의 수출과 투자를 하나의 그래프에서 시계열로 살펴보면 더 명확하다. [그림 2-11]에서 보는 바와 같이 2000년대 중반 한국기업의 대규모 투자 이후 글로벌 금융위기와 유로존 재정위기로 투자가 다소 소강상태였던 2000년대 후반부터 2010년대 중반 이후까지 한국의 V4 국가에 대한 수출은 꾸준하게 유지되었다. 그리고 2010년대 후반부터 최근까지 한국기업의 투자가 2000년대 중반보다 더 급격히 증가하면서 V4에 대한 수출도 대폭 활성화되고 있다.

그림 2-11. 한국의 대V4 국가 수출과 투자

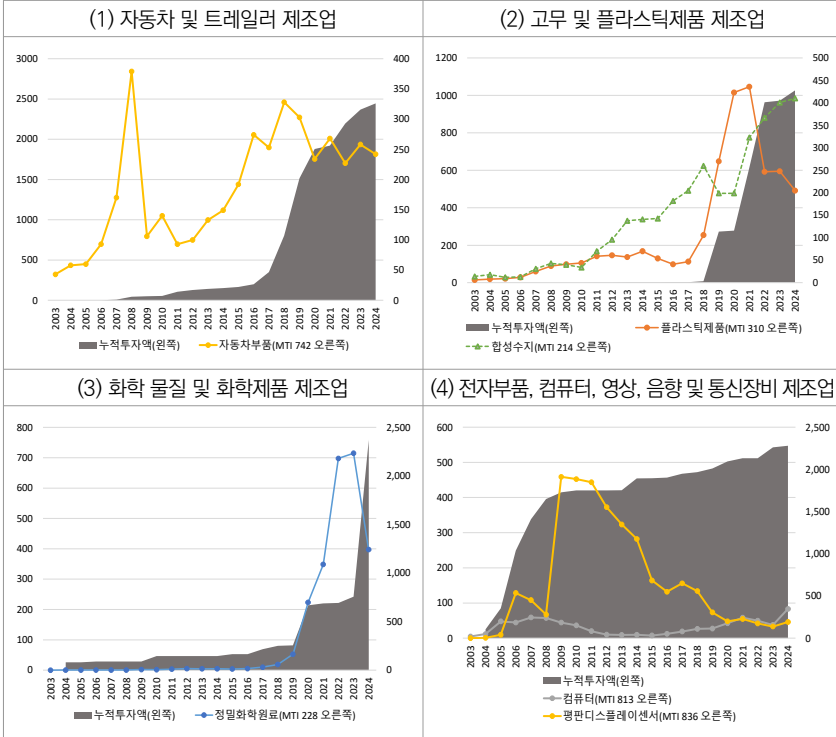


주: 2025년 자료의 경우 수출은 1~8월 누계, 투자는 1~6월 누계임.
 자료: 수출-KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.), 투자- 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

산업별 누적투자액과 연도별 수출의 추이를 비교하여 투자와 수출의 관계를 검토한 결과 2003~25년까지 누적투자액이 V4 중 가장 많은 폴란드는 다른 국가와 비교해 투자액의 산업별 집중도가 비교적 고르게 분포해있다. 자동차 및 트레일러, 고무 및 플라스틱제품, 화학물질 및 화학제품과 전자부품, 컴퓨터, 영상, 음향 및 통신장비 제조업 등 한국기업의 대폴란드 전체 투자액의 77% 정도를 차지하고 있는 분야의 투자와 관련된 제품이 대체로 한국의 대폴란드 MTI 3단위 기준 10대 주요 수출품을 차지하고 있다. 다만 [그림 2-12]에서 보는 바와 같이 폴란드의 경우는 초기 투자 이후 수출이 꾸준하게 이루어졌다고 보기는 어렵고 투자와 수출이 다소의 관련성은 유추가 가능하나 시기적으로 투자와 수출이 유기적으로 연결되어 있다고 설명하는 데는 다소 한계가 있어 보인다.

그림 2-12. 대폴란드 투자 및 수출

(단위: 백만 달러)



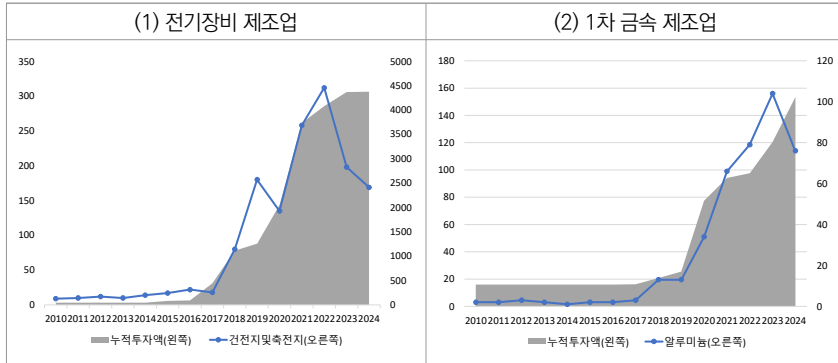
자료: 수출-KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.), 투자-한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

반면 헝가리의 경우에는 2016년부터 이차전지 업종에 대한 대규모 투자가 이루어지면서 축전지(MTI 835) 수출이 확대되었다. 또한 롯데알루미늄이 이차전지용 양극박 생산공장을 현지에 설립하면서 양극박 생산에 사용되는 한국산 알루미늄(MTI 621)에 대한 수요가 크게 증가하였다. 이와 함께 헝가리에서는 2014년까지 전자부품, 자동차 및 부품판매업, 화학물질 및 화학제품이 주요 투자업종이었다면 2016년 이후 이차전지에 대한 대규모 투자로 투자 집중업종이 바뀌었고 이에 따라 관련 제품의 수출이 확대되었음을 확인할 수 있다. 한편 현대자동차와 기아자동차의 생산거점인 체코와 슬로바키아는 완성차인

자동차의 수출보다는 자동차부품의 수출이 초기 대규모 투자 이후부터 최근까지 꾸준하게 유지되고 있는 것으로 나타났다.

그림 2-13. 대형가리 투자 및 수출

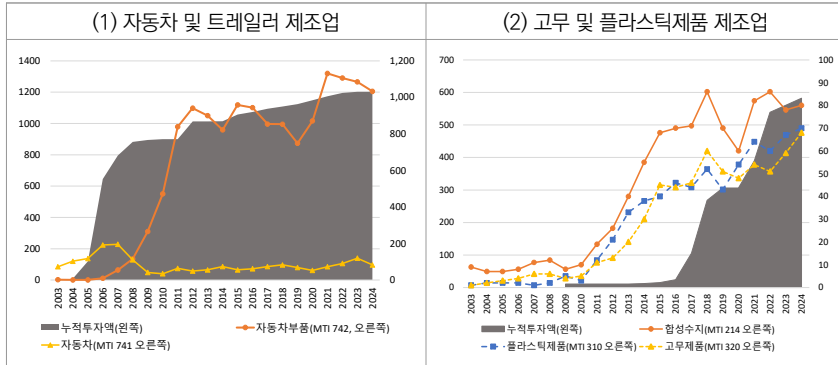
(단위: 백만 달러)



자료: 수출-KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.), 투자-한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

그림 2-14. 대체코 투자 및 수출

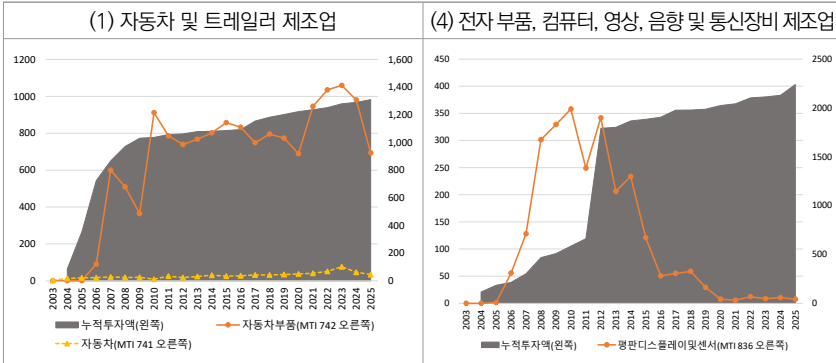
(단위: 백만 달러)



자료: 수출-KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.), 투자-한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

그림 2-15. 대슬로바키아 투자 및 수출

(단위: 백만 달러)



자료: 수출-KITA, K-stat(검색일: 2025. 10. 13.), 투자- 한국수출입은행, 해외직접투자통계(검색일: 2025. 10. 1.).

4. 한국기업의 중동부유럽 진출 당면 과제

가. EU 정책 여건 변화

트럼프 2기 행정부 출범 이후 미국을 비롯한 선진국의 자국 우선주의가 더욱 강화되고 있으며, 트럼프의 관세정책은 물론 글로벌 공급망에도 불확실성이 증폭되고 있다. 또한 전통적인 동맹 관계 틀을 벗어난 미국의 고립주의와 미·중 갈등의 격화, 이로 인한 다양한 지정학적 리스크 심화도 우리 기업들의 글로벌 경영을 어렵게 하는 주요 요인들이다.

트럼프의 대서양 동맹 및 다자주의 파괴, 미국 우선주의와 보호무역주의 등에 대응하기 위해 EU는 전략적 자율성 강화라는 명목하에 역내 시장 강화와 경쟁력 제고를 위해 다각적인 정책을 제안 및 추진하고 있다. 특히 글로벌 기후 및 환경 부문에서 확고한 리더십을 바탕으로 환경 관련 규제를 강화하여 이를 EU 역내는 물론 전 세계에 적용하여 EU 내부의 경쟁력 제고에 적극 활용하고 있다.

환경 부문에서 EU가 규제를 강화할 수 있는 가장 대표적인 정책으로 기업의 지속가능성 보고 지침(CSRD: Corporate Sustainability Reporting Directive)과 지속가능성 실사 지침(CSDDD: Corporate Sustainability Due Diligence Directive)을 들 수 있다. CSRD는 EU가 기업의 환경, 사회, 지배구조(ESG) 경영 관련 정보를 투명하게 공개하도록 한 규제이다. 이로 인해 EU 역내 기업의 ESG 경영 책임의 강화는 물론 글로벌 공급망에 포함된 비유럽 기업에도 CSRD는 강한 압박으로 작용할 수 있다. CSDDD는 EU가 글로벌 공급망 전반에 인권 침해 및 환경 저해 방지 등을 위해 실사 의무를 부과하는 지침이다. 2024년 4월 발효된 CSDDD는 2027년부터 기업 규모에 따라 단계적으로 실제 적용되며, 이는 EU 역내 기업은 물론 EU와 거래하는 전 세계 기업의 공급망 관리 방식에 중대한 변화를 초래할 것으로 예상된다.

EU 규정(regulation)은 그 자체가 EU 역내에서 동일하게 적용되고 있다. 이에 반해, 정책 목표와 기준만 제시되는 EU 지침(directive)은 회원국 별로 그 강도가 다르게 적용되는 경우가 많은데, 전술한 CSRD와 CSDDD도 EU 지침이다. 예를 들면 환경규제와 관련하여 포괄적 생산자 책임제도 혹은 생산자 책임재활용제도도 불리는 EPR(Extended Producer Responsibility)도 회원국 별로 다소 상이한 강도로 적용하고 있다. 특히 헝가리가 여타 EU 회원국보다 강력한 기준을 적용하는 경향이 있다. 헝가리에 진출한 한국기업에 따르면 소음 기준을 비롯한 환경 기준을 헝가리가 대체로 강도 높게 적용하는 경향이 있다.³⁷⁾ 따라서 향후 도입될 전술한 EU 지침들도 헝가리에서 보다 강도 높게 적용될 가능성에 대해 대응할 준비가 필요하다.

2023년 7월 12일 시행된 EU 역외보조금 규정(FSR: Foreign Subsidies Regulation)은 EU 단일시장 내 기업결합(M&A) 또는 공공조달 시장 입찰 참여 기업에 대해 외국정부의 불공정 보조금 수혜에 따른 시장왜곡 가능성을 조사하고 규제하는 데 목적이 있다. 이 규정에 의거해 특정 조건을 충족하는 기업

37) 헝가리 진출 A기업 면담(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

결합이나 공공조달 참여 기업은 EU 집행위에 사전신고를 해야 한다. 또한 EU 집행위는 직권으로 역내 모든 산업 분야에서 역외보조금의 시장왜곡 여부를 조사할 수 있다. EU 집행위의 관련 조사는 2단계로 이루어지며(1차 예비검토, 2차 심층조사), 조사 결과 불공정 보조금으로 인한 시장왜곡이 있다고 판단되는 경우 해당 기업에 대해 관련 (기업결합 또는 공공조달) 계약 체결 금지를 포함한 시정조치를 내릴 수 있다.³⁸⁾

FSR 시행 이후 현재까지(2025년 4월 30일 기준) EU 집행위는 4건의 심층조사(공공조달 입찰 대상 3건, 기업결합 거래 대상 1건)와 2건의 직권조사를 개시했다. 이 가운데 기업결합에 관한 심층조사 1건(UAE 기업)을 제외한 5건이 모두 중국기업을 대상으로 이루어졌다.³⁹⁾ 시행 초기 EU가 중국 보조금에 대한 경계를 늦추지 않고 있지만, FSR이 특정 국가를 표적으로 삼고 있지 않아 한국기업도 유의해야 한다.

EU 및 회원국은 2020년 10월부터 시행된 외국인투자 심사규정[Foreign Direct Investment(FDI) Screening Regulation]에 따라 EU 내 외국인투자 심사 제도 구축을 장려하고 외국인투자에 대한 규제를 강화하고 있다. 이 규정 또한 중국의 대유럽 투자를 규제하기 위해 도입되었으나, 규제 대상이 중국에 국한되지 않기 때문에 이에 대한 대비가 필요하다. 특히 헝가리 정부가 최근 상기 제도와 관련하여 여타 회원국보다 강력한 심사 제도를 도입 및 운영하고 있다.

EU 차원의 경제안보 전략은 더욱 강화될 것으로 전망된다. 이는 최근 EU의 새로운 경제안보 강화 전략에서 잘 드러나고 있다. EU 집행위는 심화된 대외 경제안보 위협에 대한 대응 차원에서 EU 집행위와 EU 외교안보정책 고위대표

38) 장영욱 외(2023), 『EU 역외보조금 규정(FSR)의 주요 내용과 시사점』, pp. 70~71.

39) EU FSR 조사 대상 5건의 중국기업은 다음과 같다. 루마니아 태양광 사업 공급 조달 입찰 컨소시엄 참여 2개 중국기업(LONGi Green Energy Technology, Shanghai Electric Group), 불가리아 전동 열차 유지 보수 및 직원 교육 서비스 관련 사업 공공조달 입찰 참여 1개 중국기업(CRRC Qingdao Sifang Locomotive Co., Ltd), 직권조사 대상 2건 관련 중국기업(EU 5개국 풍력 발전단지 사업 참여 중국 풍력업체(Envision, Mingyang), 보안장비 분야(Nutech). Gutermuth and Routsis(2025), "The Foreign Subsidies Regulation: Where Do We Stand 18 Months Into Implementation of the Notification Obligations," pp. 2-5.

와의 공동 커뮤니케이션 형식으로 「경제안보 강화 전략(Joint Communication on strengthening Economic Security)」을 발표했다(2025. 12. 3.). 이는 글로벌 무역 및 투자 환경의 불안정성 증가, 핵심 공급망 및 기술에 대한 약탈적 관행, 러-우 전쟁 지속에 따른 안보 환경 악화 등 EU에 대한 경제안보 위협 심화에 적극 대응하기 위해 기존 전략과 정책을 강화하는 데 그 목적을 두고 있다.⁴⁰⁾ 6대 특정 고위험 분야에 초점을 두고 선제적으로 대응책을 강구하겠다는 것이 이 전략의 핵심이다. 이번에 EU가 제시한 6대 우선 고위험 분야와 이에 대한 대응은 [표 2-10]에 정리하였다.

표 2-10. EU의 6대 우선 고위험 분야별 주요 내용

6대 고위험	위험	대응	적용 사례
1) 공급망 회복력 강화·중요 재화서비스에 대한 의존성 대응	<ul style="list-style-type: none"> • 핵심 원자재·반도체·제약·디지털·항공우주 기술 등의 높은 해외 공급망 의존도에 따른 경제적 또는 체제적 위험(EU 경쟁력, 녹색 및 디지털 전환에 영향) 	<ul style="list-style-type: none"> • 공급망 모니터링 강화 및 다각화 지원 체계 구축 • 단일시장 경쟁 왜곡 해소 조치 마련; 「Net Zero Industry Act」 시행 	<ul style="list-style-type: none"> • 제3국 주류 반도체에 대한 의존도 심화에 대응; 「반도체법」 개정 • 공급원 다각화 공동 대응
2) EU 경제안보 강화를 위한 부가가치(안전한) 투자 유치	<ul style="list-style-type: none"> • 민감 데이터·핵심 인프라·기술 유출 관련된 외국인 투자로 인한 경제 위험 노출 	<ul style="list-style-type: none"> • 경제안보를 위협하는 외국인투자 규제 강화 • 기술이전 조건 부과 등 맞춤형 조치를 통해 EU의 혁신 역량 보호 	<ul style="list-style-type: none"> • 특정 배터리 전기차(BEV) 업체의 지배적 지위와 생산 기술통제는 EU 경제에서 차지하는 자동차 부문의 역할을 악화 • 이에 대한 모니터링 강화, 필요한 경우 BEV에서 고위험 업체에 대한 수출을 제한하는 조치 강구
3) 유럽 방위·우주·기타 핵심 산업 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 방위·우주 산업의 제3국 의존도에 따른 공급망, 기술, 인력 부족 위험 	<ul style="list-style-type: none"> • 관련 분야 공공·민간 투자 촉진, 수요 지원, EU 역내 생산 역량 강화를 통한 전략적 자율성 유지 	<ul style="list-style-type: none"> • 드론 시스템 핵심 분야의 해외 의존도 축소 • 관련 기관·유럽 방위산업 프로그램에 따른 협력 강화

40) European Commission(2025), "Joint Communication on strengthening Economic Security," p. 1.

표 2-10. 계속

6대 고위험	위험	대응	적용 사례
4) 핵심기술 분야 EU 리더십 확보	<ul style="list-style-type: none"> 외국정부 및 고위험 기업의 투자·인수·연구개발 파트너십을 통한 핵심기술 장악 	<ul style="list-style-type: none"> 외국인투자 심사·수출통제·연구 및 보안 위험성 평가 등을 활용한 민감 기술 접근 통제, EU 기술주권 확보 	<ul style="list-style-type: none"> 외국 국가 지원·고위험 기관의 EU 양자 컴퓨팅·통신기술·인프라 투자에 따른 기술 주권 침해 위험 투자 추적·심사, 회원국 공동 대응 강화
5) 민감한 데이터·정보 보호	<ul style="list-style-type: none"> 제3국이 산업스파이 활동 및 핵심 하드·소프트웨어 공급을 통한 민감 정보 접근 역내 안보·공공질서 영향 	<ul style="list-style-type: none"> 「사이버보안법」 강화 역외보조금규정(FSR) 강화; 특정 업체 부당경쟁 방지 	<ul style="list-style-type: none"> EU 국경 탐지장비 접근에 따른 사이버 리스크 노출 NIS2 지침에 따른 사이버 보안 위험평가, 표준강화, 고위험 공급업체 파악→사이버 리스크 완화
6) 유럽의 핵심 인프라 보호	<ul style="list-style-type: none"> EU 핵심인프라(교통·우주·에너지·통신)에 대한 외국 세력의 교란 	<ul style="list-style-type: none"> 소유권, 운영제한, 물리적 보호강화, 사이버 취약성 완화, 단일 공급업체 의존도 제한 등 	<ul style="list-style-type: none"> 태양광 인버터의 단일 공급업체 의존 및 사이버위험 야기 고위험 투자 예방, 외국 보조금 규제

자료: European Commission(2025), "Joint Communication on strengthening Economic Security," pp. 4-11.

표 2-11. EU의 최근 경제안보 관련 정책

시기	전략 및 정책	주요 내용
2021년 2월	EU 신통상전략	<ul style="list-style-type: none"> 개방형 전략적 자율성을 핵심 개념으로 새로운 통상전략 제시 미·중 갈등, 코로나19 등 대내외 환경변화에 대한 EU의 대응 방안
2023년 6월	EU 경제안보전략	<ul style="list-style-type: none"> 경제분야와 관련된 위험(공급망 복원력·핵심 인프라 및 기술안보·경제적 의존성 무기화) 식별, 공급망 강화를 위한 대응, 경제안보 위험 보호 등에 관련된 대응 방안 제시
2023년 6월	EU 새로운 중국 전략	<ul style="list-style-type: none"> 중국에 대한 기본적인 전략이 중국과의 경제적 분리(decouple)가 아닌 위험완화(de-risk)라는 입장을 재확인 경제안보 차원에서 공급망을 포함 주요 부문 대중 의존도와 취약성을 줄이는 데 초점
2025년 12월	경제안보 강화 전략	<ul style="list-style-type: none"> 글로벌 무역 및 투자 환경의 불안정성 증가, 핵심 공급망 및 기술에 대한 악랄적 관행, 지정학적 위기에 따른 안보 환경 악화 등 경제안보 위험 심화에 대응 6대 특정 고위험 분야에 초점을 두고 선제적 대응

자료: European Commission(2019), "EU Trade Policy Review," p. 1; 장영욱, 오태현(2021), 「EU 신통상전략의 주요 내용과 시사점」, p. 5; European Parliament(2021), "EU-China Relations and Strategic Autonomy"; Merics(2023), "China's Economic Presence in Europe"; 오태현(2023), 「EU 경제안보전략의 주요 내용과 시사점」, pp. 3-4; China Briefing(2023)을 참고하여 저자 작성.

지금까지 살펴본 EU의 정책여건 변화에 대해 현지 진출 한국기업들도 대체로 적극적으로 대응한다는 방침이다. 실제로 중동부유럽에 진출한 한국기업들은 최근 EU 배터리 규제, 탄소국경세(CBAM) 등은 물론 EU 차원의 다양한 환경·무역 정책에도 적극 대응하고 있다. 예를 들어 헝가리에 진출한 한국기업은 현지에서 에너지 효율 개선과 함께 재생에너지 사용을 확대하고, 친환경 인증을 취득하는 등 ESG 경영을 강화하고 있으며, 순환경제에 대응하기 위해 현지 재활용 네트워크 구축도 병행하고 있다. 삼성SDI와 SK온은 재사용 배터리의 에너지저장시스템(ESS) 전환 등 신규 비즈니스 모델도 검토하고 있다.

나. 현지 비즈니스 여건 변화

1) 생산 및 고용 여건

중동부유럽 국가들은 최근 급격한 물가상승과 소득수준 향상 등으로 생산비가 급격히 증가하고 있으며, 특히 V4 국가에서 이러한 현상은 더욱 두드러지고 있다. V4 각국 정부는 EU 가입 초기에 적극 유치하였던 일반 제조업 투자의 자국 유치에 점점 소극적인 자세를 견지하고 V4 각국 투자 당국은 주로 R&D 투자에 대해서만 투자 인센티브를 제공하고 있다. 헝가리와 폴란드 등에서 R&D 투자와 함께 반도체, EV 및 EV 배터리 부문을 핵심 투자유치 부문에 포함시켜 투자 인센티브를 제공하고 있다. 이에 따라 이미 선진국 대열에 접어든 체코와 유로존 경제에 정착한 슬로바키아는 상기 생산비 급증과 오래전부터 심화된 인력난 등으로 최근 한국기업의 투자 진출이 매우 저조한 양상을 보이고 있다.

V4 국가 중 비교적 고용 여건이 양호하였던 헝가리는 2024~25년 노동시장이 완전고용에 가까운 상태를 유지하면서 임금과 최저임금이 급등하여 기업의 생산성 압박과 숙련 인력 부족 등의 어려움이 가중되고 있다. 한편 급격한 임금 상승으로 제조업을 중심으로 많은 산업에서 단위노동비용이 생산성보다 더 빠

르게 증가하면서 수익성 유지에 어려움을 겪고 있다.

인구 감소와 고령화 진행 등에 의해 헝가리의 장기적인 노동 공급은 일찍부터 제약이 있었던바, 헝가리 중앙통계청(KSH)은 2025년 1월 1일 기준 인구는 954만 명으로, 1년 전 958만 명에서 추가적으로 감소한 것으로 분석하였다.⁴¹⁾ 헝가리는 또한 저출산과 상대적으로 높은 사망률로 자연 감소 규모도 여전히 큰 편으로 이러한 인력난 해소를 위해 헝가리 내 외국인 노동자 유입은 꾸준히 증가하고 있다. 인근 루마니아와 우크라이나는 물론 베트남, 중국, 인도 등 아시아 출신 근로자들도 제조업과 물류 및 건설 분야에서 핵심적인 노동력으로 자리매김하고 있다.

하지만 외국인 노동자 유입에도 불구하고 건설, 개인 서비스, 운송 분야에서 노동력 부족이 여전히 지속되고 있으며, 유럽노동청(EURES)과 헝가리 통계청(KSH) 자료에 따르면 제조업과 건설업에서 저숙련 노동자에 대한 수요는 계속 높게 유지되고 있다. 숙련 노동력 측면에서 최근 일부 산업에서는 인력 수요가 다소 완화되고 있으나, 배터리 및 자동차 제조 분야에서 진행 중인 외국인투자와의 연계된 산업에서는 숙련 인력을 찾는 데 여전히 많은 어려움을 겪고 있다.⁴²⁾

최근 헝가리 노동시장은 이민정책과 전기차 배터리 산업 확장으로 구조 개편이 이루어지고 있다. 2024년부터 시행된 새로운 이른바 ‘게스트 워커’로 불리는 「이민 및 외국인 근로자 법」은 2025년 들어 체류 허가 자격이 더욱 엄격해짐은 물론 최대 3년으로 체류 기간을 제한하여 영주권으로 전환하는 직접적인 경로를 차단하였다. 헝가리의 외국인투자 유치에 비롯한 산업정책은 최근까지 대규모 전기차 및 배터리 제조 투자 유치에 집중하고 있는데, 이는 관련 산업 투자유치 지역의 핵심적인 노동 수요 요인이다. 2025년 현재 건설 중인 테브레첸의 중국업체 CATL의 배터리 생산 공장과 세계드의 중국 BYD 전기차

41) KOTRA 부다페스트 무역관 자료(2025. 6. 19.~24., 부다페스트 현지 출장).

42) 헝가리 진출기업 인터뷰(2025. 6. 19.~24., 부다페스트 현지 출장).

공장은 수천 개의 신규 일자리가 필요할 것으로 보여 헝가리 동남부 지역에서 숙련 노동자를 둘러싼 경쟁은 더욱 심화될 것으로 전망된다.⁴³⁾

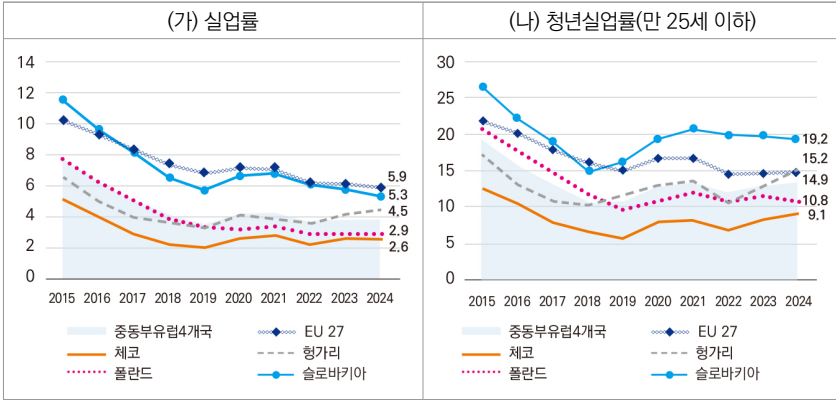
[그림 2-16]에서 보는 바와 같이 V4 국가는 공통적으로 EU 평균보다 매우 낮은 실업률을 유지하고 있고, 특히 체코와 폴란드는 거의 자연실업률에 가깝다. 슬로바키아 실업률과 청년실업률이 EU 평균과 비슷하거나 높은 편이지만, V4 중 인구가 가장 적고 외국인 노동자 고용에 있어서 상대적으로 유연하지 못하다. 따라서 헝가리 외에도 V4 국가에서는 이미 오래전부터 현지 비즈니스 여건에서 한국기업들이 공통적으로 고용난을 호소할 바 있다.⁴⁴⁾ V4 진출 한국기업의 현지 고용난에 대한 어려움은 특히 소득이나 인건비가 이미 선진국 수준에 근접한 체코와 슬로바키아 등에서 보다 심각하게 제기되었다. 체코는 V4 국가 중 가장 먼저 완전고용 수준에 근접하여 2020년대 들어 항상 구인이 어려운 상황이었다. 최근 루마니아, 조지아, 세르비아 등으로부터 많은 인력이 유입되고 있어 이러한 어려움을 다소 완화시키고 있다. 폴란드는 러-우 전쟁 이후 우크라이나 출신 노동력이 급격히 줄어들면서 대체 인력을 고용하는 데 많은 어려움을 겪은 바 있다. 특히 우크라이나 출신 트럭운전사의 상당 부분이 동원령에 의해 귀국함으로써 폴란드 육상 운송이 마비되기도 하였다. 폴란드는 영국을 비롯한 서유럽으로의 고급 인력 유출로 오래전부터 현지에서의 인력수급이 주요 이슈 중 하나였으며, 이러한 상황이 코로나19 팬데믹과 러-우 전쟁 발발 등으로 더욱 심화된 측면이 있다.

43) 현지 진출 한국기업 면담 종합(2025. 11. 10.~15., 부다페스트 프라하 출장).

44) 이철원, 김초롱(2022), 『대러시아 제재가 중동부유럽 경제에 미치는 영향과 시사점』, pp. 79~81.

그림 2-16. EU 27개국 및 V4 국가 실업률 및 청년실업률 추이

(단위: %)



자료: 실업률-Eurostat, "Unemployment rate - annual data[tipsun20]"; 청년실업률-Eurostat, "Unemployment rate by age[tepsr_wc170]" (모든 자료의 검색일: 2025. 12. 4.).

2) 정치적 리스크

20년 넘게 오르반 정권의 장기 집권이 이루어지고 있는 헝가리는 2026년 4월 총선의 결과에 따라 정권이 바뀔 수 있어, 헝가리에 진출한 한국기업들은 이로 인한 정치적 리스크 분석에 돌입하였다. 빅토르 오르반(Viktor Orbán) 총리는 농촌 지역에서 상당한 지지를 얻은 페테르 마자르(Péter Magyar) 후보로부터 중대한 도전에 직면하고 있다. 청년민주동맹(Fidesz) 내부 인사 출신인 마자르 후보는 오르반 정부의 부패와 권위주의를 비판하며 EU 자금을 헝가리로 다시 가져오고 반부패 조치를 도입하겠다고 약속하며 지지를 호소하고 있다.

여타 V4 국가에 비해 헝가리는 오르반 정부가 20년 넘게 장기집권을 하고 있어 정권 교체에 따른 정책 변화가 현지 진출 기업의 비즈니스 환경에 큰 영향을 미칠 수 있다. 정권 교체가 이루어지는 경우 현 정권이 유지하고 있는 반EU, 친러시아, 친중국 외교 기조와 친기업 정책 기조가 크게 변화할 것으로 예상되기 때문이다.

오르반 총리가 재집권에 성공하면 친기업 성향의 정책이 지속될 것이나 부

패와 관료주의는 더욱 성행할 것이다. 또한 친중국 정책으로 한국기업과 중국 기업과의 경쟁이 헝가리 내에서 더욱 심화될 가능성도 있다. 이와 함께 EU와의 갈등이 심화되어 동결된 EU 기금 활용에 대한 기대가 더욱 불투명해질 것이다. 하지만 친기업 성향의 정책 기초를 비롯한 기존의 정책이 지속되어 단기적인 정치적 불안 요인은 상당 부분 해소될 것으로 전망된다.

반대로 정권 교체가 이루어지면 친환경과 친EU 성향으로 정책 전환이 예상되어 이에 대한 대비가 필요하다. 특히 환경과 노동 부문에 대한 진출기업 압박은 기 진출 한국기업이 감수해야 할 것이다. 한편 중국기업 진출에 대한 지나친 우대 정책이 재검토될 가능성이 있으며, 이 밖에 EU 기금 동결 해제와 관료주의 개선에 대한 기대 등은 한국기업에 긍정적인 요인이 될 수 있다.

3) 중국기업의 진출

한국기업들은 헝가리에 진출한 중국 업체(CATL, EVE, Sunwoda 등)와의 경쟁 속에서 기술 경쟁력을 유지하기 위해 노력 중이다. 핵심 공정을 공개하지 않고, 현지 인력에 대한 체계적이고 단계적인 교육을 제공하는 한편 협력업체와는 비밀유지계약을 체결하는 등 기술 유출 위험 완화를 위해 노력하고 있다. 한편 한국 내 소부장 업체와의 공급망 연계를 통해 품질과 속도도 확보하기 위해 노력하고 있다.

BYD, CATL 등 중국기업의 헝가리 진출 형태는 대규모 생산 공장 진출이며, 대체로 핵심 관련 업체가 동시에 진출하고 있다. 정부 고위급 회담에 이은 실무 협상처럼 주로 톱다운 방식으로 진출이 결정되며, 고위급 회담에서 대체적인 진출 조건이 결정되고 헝가리 정부의 지원 내용이 결정된다.

중국 진출 기업의 헝가리 지방정부에 대한 이른바 ‘관시(關係)’가 대대적으로 이루어져 중국기업에 해당 지방정부가 매우 호의적으로 대응하고 있다. 또한 헝가리 현 정부의 20년 이상 장기 집권으로 관료주의가 상당히 만연하고 있

으며, 이에 따라 헝가리 지방 관료들도 중국기업의 ‘관시’ 효과로 중국기업에 호의적이고 상대적으로 한국기업에 호의적이지 않은 것으로 알려져 있다.⁴⁵⁾

EV 배터리 부문 한국 소부장 기업의 경쟁력이 상당하여 향후 중국기업을 비롯한 현지 진출 글로벌 업체와의 협력이 기대되나, 아직 중국기업과의 협력 사례는 알려지지 않고 있다. 후술하는 3장에서는 중국기업의 중동부유럽 투자 진출의 특징을 보다 상세하게 살펴보고 우리 기업이 대응 방안과 협력 전략을 수립하는 데에 참고가 될 수 있는 지표를 제공하고자 한다.

45) 헝가리 진출 A기업 면담(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

1. 최근 중국기업 진출 추이 및 현황

가. 중국의 V4 투자 추이

중국기업들은 2000년대 초부터 비셰그라드 4국(이하 V4)에 대한 투자를 시작했다. 당시만 해도 일부 제조업 분야에 소규모 투자가 이루어졌다. 본격적인 중국의 대V4 투자는 이들 국가가 EU에 가입한 2004년 이후에 이루어졌다. 그러나 EU의 통계기관인 유럽통계청(Eurostat) 통계에 따르면 중국의 V4에 대한 투자가 뚜렷하게 증가한 시기는 2021년 이후이다. 그 이전까지는 초기 제조업 중심에서 점차 서비스 분야로 투자가 확대되었으나 제한적인 수준에 머물렀던 것으로 파악된다. 이에 따라 2015~20년까지는 완만한 상승세를 보이거나 정체된 양상을 보였다.

V4에 대한 중국기업의 투자 추이에서 가장 큰 특징은 국가 간 상당한 불균형을 보이고 있다는 점이다. Eurostat 통계(스톡 기준)에 따르면 2015년 중국의 V4 각국에 대한 투자에서 체코와 폴란드가 가장 앞섰다. 이 두 국가에 대한 중국의 투자만 2억 유로를 초과하였으며 헝가리, 슬로바키아에 대한 투자규모는 1억 유로에도 미치지 못했다. 체코와 폴란드 위주 중국의 대V4 투자 추이는 2020년까지 유지되었다. 체코가 2019년까지 꾸준히 6억 유로 내외의 투자규모를 보이며 V4 가운데 중국의 최대 투자 대상국 지위를 유지한 가운데 폴란드가 그 뒤를 이었다. 당시까지만 해도 헝가리와 슬로바키아에 대한 투자는 여전히 1억 유로 미만에 그칠 정도로 미미했다.

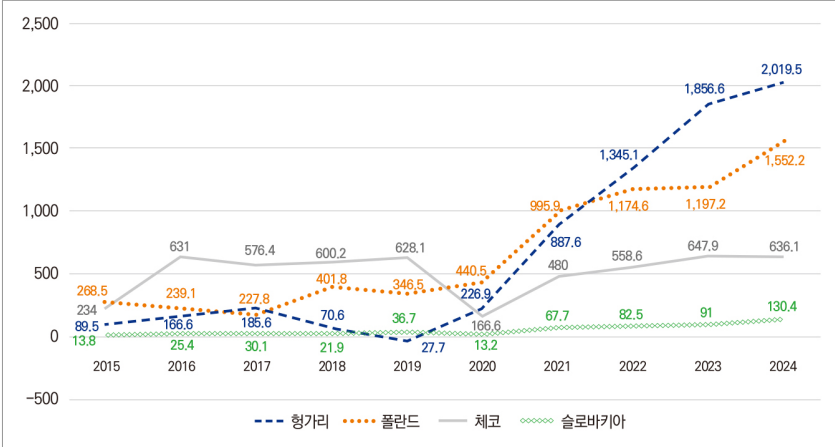
이와 같이 체코와 폴란드가 주도하는 중국의 V4 지역에 대한 투자 구도는 헝가리에 의해 큰 변화를 맞게 된다. 2020년부터 중국의 대형가리 투자가 5년 연속 급격한 증가세를 보이면서 헝가리가 중국의 최대 투자 대상국으로 떠오른 결과다. 물론 헝가리를 제외한 다른 국가들도 2021년부터 뚜렷한 증가세를 보였으나 헝가리에 대한 투자가 압도적으로 높은 수준이었다. 이와 같이 2020년 이후 중국의 대V4 투자가 전반적으로 상승세를 보인 데는 중국의 배터리·전기차 대기업의 유럽 시장 공략과 관련이 깊다. 중국기업의 V4에 대한 전기차·배터리 투자에 대해서는 다음 절에서 보다 자세하게 설명한다.

중국기업의 대규모 전기차 배터리 투자가 헝가리에 집중되면서 2022년 중국의 대형가리 투자(스톡 기준)는 13억 4,500만 유로로 처음으로 10억 유로를 넘어섰고 이로써 폴란드를 제치고 V4 가운데 중국의 최대 투자 대상국으로 부상했다. 2022년 이후에도 헝가리에 대한 중국 투자는 증가세를 지속했다. 그 결과 2024년에는 20억 유로를 초과하며 V4 지역에서 3년 연속으로 중국의 최대 투자 대상국 지위를 유지한 것으로 나타났다. 이는 2015년(8,950만 유로) 대비 무려 약 23배 증가한 수준이다. 2024년 기준 중국기업의 V4에 대한 투자 가운데 2015년에 비해 10배 이상의 증가세를 기록한 국가는 헝가리가 유일하다.

헝가리에 이어 V4에서 중국의 제2위 투자 대상국은 폴란드(2024년 15억 5,200만 유로)이나, 격차가 있다. 2024년 기준 V4 국가 중 헝가리와 폴란드를 제외하고 체코와 슬로바키아에 대한 중국의 투자는 10억 유로 수준에도 미치지 못한다. 2024년 중국의 대체코 투자는 6억 3,600만 유로이나 2020년 이전 수준과 큰 차이가 없을 정도로 정체되어 있으며, 헝가리와 3배 이상의 차이가 난다. 슬로바키아는 2024년 처음으로 1억 유로를 넘어섰으나 헝가리 투자의 1/15 수준에 불과할 정도로 미미하다. 결론적으로 현재 V4에 대한 중국의 투자는 국가별로 상당한 불균형을 보이는바, 헝가리에 대한 투자 수준이 압도적으로 높다.

그림 3-1. V4에 대한 중국의 직접투자 추이(스톡 기준)

(단위: 백만 유로)



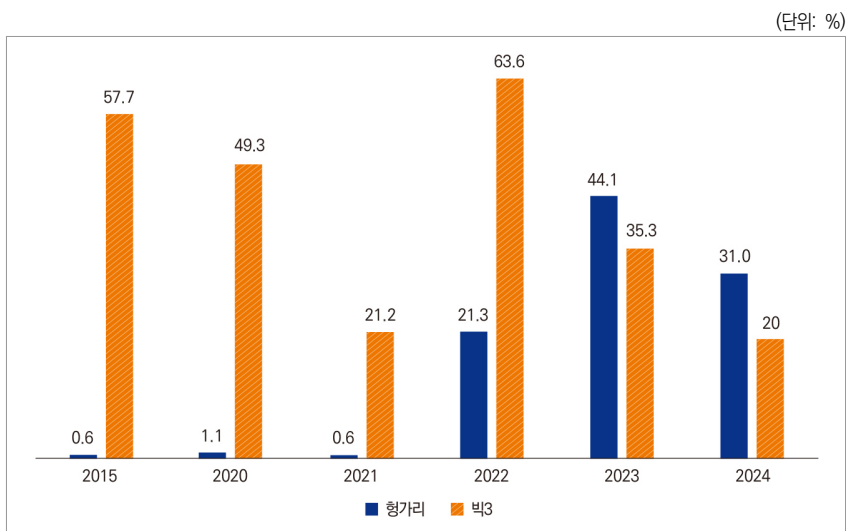
자료: Eurostat DB(검색일: 2025. 12. 3.)

나. 유럽 내 최대 투자 대상국, 헝가리

살펴본 바와 같이 중국의 V4에 대한 투자는 물론 전체 유럽에 대한 투자에서 가장 극적인 변화를 보여준 국가는 바로 헝가리이다. 여기서는 Rhodium Group의 China Cross-Border Monitor 및 MERICS의 통계 분석에 의거해 중국의 대형가리 투자 추이와 변화를 중점적으로 살펴본다. 이에 따르면 2012~21년까지 헝가리에 대한 중국의 연평균 투자액은 8,900만 유로에 불과했다. 전체 유럽에서 헝가리가 차지하는 투자 비중도 1% 내외로 미미한 수준이었다. 그러나 이후 CATL와 Huayou Cobalt의 대규모 전기차 배터리 그린필드 투자에 힘입어 중국의 대형가리 투자는 급격히 상승했다. 그 결과 중국의 대형가리 투자는 2022~24년 3년 연속 증가세를 보였으며, 2023년부터 2년 연속 유럽에서 중국의 최대 투자 대상국으로 떠올랐다. 2023년 중국의 대유럽 투자에서 차지하는 헝가리의 비중은 무려 44.1%에 달한다. 이는 그동안 중국의 유럽투자 빅3로 알려진 영국·프랑스·독일에 대한 투자를 합한 비중(35.3%)을 앞설 정도

로 높은 수준이다. 2024년에는 중국의 전체 대유럽 투자에서 차지하는 헝가리 투자의 비중이 31%로 줄어들었으나 여전히 빅3의 비중(20%)보다 높다.

그림 3-2. 중국의 지역별 대유럽 투자 비중(헝가리 대 빅3)



자료: Rhodium Group China Cross-Border Monitor(검색일: 2025. 12. 10.).

다. 전기차·배터리에 대한 투자 집중

체제전환 이후 1990년대 초 V4 자동차 산업은 국가 경제의 핵심 산업으로 성장하였으며 이에 따라 V4 국가도 유럽 자동차 산업의 투자 중심지로 떠올랐다. 특히 독일 자동차 업체를 중심으로 글로벌 자동차 공급망의 주요 거점으로 자리매김했다. 선진국 시장에 인접한 입지 조건과 상대적으로 낮은 생산비용 등이 외국인 투자 확대 요인으로 작용했다. 1990년대 이후 일본, 한국 등 동아시아 국가의 자동차 기업 또한 V4에 대한 투자를 확대하면서 이러한 공급망에 편입되었다.

자동차 부문에 대한 대V4 투자는 2020년 이후 큰 변화를 겪고 있다. EU 그

린딜에 따른 전기자동차로의 전환 추진과 맞물려 V4 지역에 대한 전기차·배터리 관련 새로운 투자 붐을 일으킨 것이다. 이처럼 V4 지역이 전기자동차 공급망 관련 투자의 핵심 지역으로 떠오른 것은 여러 요인이 복합적으로 작용한 결과다. 우선 이 지역이 중부 유럽에 위치해 유럽 선진국 시장 접근성이 양호하다는 점이 크다. 이는 1990년대 초반부터 이 지역에 대한 투자를 촉진하는 요인으로 작용했다. 특히 2004년 V4의 EU 가입을 계기로 지리적 인접성이 더욱 중요해진 것으로 평가된다. 이와 함께 이미 앞에서 언급한 바와 같이 V4는 과거 독일을 중심으로 주요 유럽 자동차 업체가 진출했던 자동차 공급망의 주요 거점 지역이었다. 이때 구축된 생산 인프라 및 공급망을 활용해 물류와 운송 네트워크 관련 비용이나 위험을 줄일 수 있다는 이점이 있다. V4 전기차에 대한 투자 확대는 EU의 관세 조치를 우회하는 경로로 활용될 수 있다는 점도 유리하게 작용했다. 자국에서 생산하여 수출하는 대신 V4에서 생산함으로써 EU의 수입 관세 및 상계관세를 회피할 수 있다는 것이다. 이는 2024년 10월 EU 집행위의 중국 전기차 업체에 대한 상계관세 부과로 중국의 V4에 대한 투자 확대 유인이 될 여지가 있다.

주요 중국 대기업들도 2020년 이후 헝가리를 중심으로 V4의 많은 전기차·배터리 생산시설 프로젝트에 참여했다. 이에 힘입어 중국은 V4 내 중요 투자자로 그 입지를 강화하고 있다. 그러나 V4 전기차·배터리 관련 부문에 대한 투자는 V4 국가별로 다른 상태와 특징을 보인다. 여기서는 중부유럽 아시아연구소(CEIAS: Central Europe Institute of Asian Studies)가 제공하는 전기차 관련 투자 통계 추이를 중심으로 중국기업의 V4에 대한 전기차·배터리에 대한 투자 양상을 개략적으로 살펴본다.

CEIAS가 제시한 자료를 근거로 [표 3-1]에 중국기업의 대V4 전기차·배터리에 대한 투자 추계를 정리했다. 이에 따르면 V4에 대한 중국의 전기차·배터리 투자 프로젝트는 총 38건에 이른다. 이 가운데 현재(2025년 1월 기준) 생산에 들어간 프로젝트는 16건에 불과하며 아직 상당수가(22건) 발표 또는 계획 단

계에 있는 것으로 보인다. 또한 전기차보다는 전기차 생산을 위한 핵심 공급망인 배터리 관련 부문을 중심으로 투자 프로젝트가 진행 중인 것으로 나타났다. 배터리 제조 및 조립·부품 공급 등이 20건으로 절반 이상을 차지한다. 반면 배터리 재활용(1건)이나 R&D 분야 프로젝트는 매우 미미한 수준이었다.

국가별로 보면 헝가리에 대한 투자가 21건으로 다른 3개 국가에 비해 압도적으로 높다. 뒤를 이어 폴란드, 슬로바키아가 각각 10건, 5건의 프로젝트를 유치하고 있으며 체코는 2건으로 가장 낮다. 체코에 대한 프로젝트 2건이 소규모 배터리 부품 공급(스타터 배터리 및 하우징)에 불과하다는 점을 볼 때 체코에 대한 투자는 매우 미미한 수준이라고 평가된다.

표 3-1. 중국의 대유럽 전기차 관련 주요 투자

구분	헝가리	폴란드	슬로바키아	체코
총건수	21	10	5	2
생산 중	7	6	1	2
계획	14	4	4	0
전기차 제조	5	3	1	0
배터리 제조	4	0	2	0
전기차 부품 공급	2	4	1	0
배터리 부품 공급	8	3	1	2
배터리 조립	1	0	0	0
배터리 재활용	1	0	0	0
주요 투자 기업	BYD, CATL, EVE, Huayou Cobalt, SEMCORP Hungary, Sunwonda	Jiangsu Guotai, Minth Group, Ningbo Ronbay New Energy Technology Co., Shenzhen Capchem Technology Co.,Ltd.	Gotion InoBat Batteries, Meta System Slovakia, Shenzhen Uniconn	A123 Systems, Minth Group

자료: CEIAS, "Central Europe-East Asia EV Nexus Tracker"(검색일: 2025. 12. 1.).

[표 3-2]에는 중국의 V4 전기차·배터리 부문에 대한 주요 투자 사례를 정리한다. 이 가운데 중국의 최대 배터리 업체인 CATL의 배터리 기가 팩토리(헝가리 동부 데브레첸) 그린필드 투자가 최대 규모의 프로젝트에 해당한다. BYD·Sunwonda·Huayou Cobalt 등의 중국기업들이 헝가리에 대한 투자를 주도했다. [표 3-2]에서도 알 수 있듯이 헝가리에 대한 중국의 전기차 공급망 관련 프로젝트 규모가 다른 국가에 비해 매우 크다는 점을 발견할 수 있다.

표 3-2. 중국의 대V4 전기차·배터리 관련 주요 투자

대상 국가	중국 투자 기업	발표	투자 부문	투자 규모
헝가리	CATL	2022. 8.	배터리 제조	73억 유로
	BYD	2023. 12.	전기차 제조	50억 유로
	Sunwonda	2023. 7.	배터리 제조	15억 유로
	Huayou Cobalt	2023. 6.	배터리 부품	13억 유로
	Eve Power	2023. 5.	전기차 배터리 제조	10억 유로
	BYD	2025. 5.	유럽 본부 및 R&D 센터 설립	2억 5,000만 유로
폴란드	Guotai Huarong	2020	전기차 배터리 전해질	3,900만 유로
	Ningbo Ronbay New Energy Technology Co	2024	배터리 부품(양극재)	10억 유로
슬로바키아	Volvo Car Corp. (Geely)	2022. 7.	전기차 제조	12억 유로
	Gotion InoBat(GIB)	2023. 11.	배터리 제조	12억 유로

자료: CEIAS, "Central Europe-East Asia EV Nexus Tracker"(검색일: 2025. 12. 1.).

결론적으로 중국의 V4 전기차·배터리에 대한 투자는 부문과 국가별로 각각 다른 특징과 양상을 보이는 것으로 파악된다. 이와 같이 V4 국가별로 대중 투자가 상이한 수준을 보이는 데는 여러 요인이 작용하는데 이에 대해서는 다음 본장 2절에서 보다 상세하게 다룬다.

2. 중국의 V4 국가별 투자 특징 및 주요 이슈

가. 헝가리

헝가리는 EU 회원국 가운데 중국과 가장 긴밀한 관계를 구축해 왔다. 다른 V4 국가와 마찬가지로 2004년 EU 가입과 함께 양자관계가 본격화되었으며 2010년 ‘동방 개방정책’으로 이러한 기초가 더욱 강화되었다. 서유럽과 미국에 편중된 대외관계의 균형을 맞추고 경제적 이익에 중점을 두고자 하는 전략에서 비롯한 전략이다. 이에 헝가리는 중국의 불공정 무역이나 인권침해 사례에 문제를 제기하기보다는 중국과 밀접한 경제협력 관계를 구축하는 데 중점을 두고 투자 유치에 나섰다. 2015년 EU 회원국 가운데 가장 먼저 일대일로 이니셔티브(BRI)에 서명하였으며 중국과 중동부유럽협력체제(‘16+1’)를 통해 협력관계를 지속하고 있다.⁴⁶⁾ 이 같은 헝가리의 친중적 행보는 2019년 중국을 체제 경쟁자로 규정하고 경제안보 측면에서 대중국 위험 완화 전략을 추진하려는 EU의 대중국 견제 노선과 배치된다.

중국에 대한 헝가리의 우호적인 분위기 속에 화웨이와 ZTE의 헝가리 통신 시장 진출이 허용되었으며 다수의 BRI 관련 인프라 프로젝트 협력도 이루어졌다. 양국 간 BRI 관련 대표적인 인프라 사업으로 중국중철(CREC)이 주도하는 헝가리(부다페스트)-세르비아(베오그라드) 고속철도 건설 프로젝트를 들 수 있다. 2024년 5월 이루어진 시진핑 주석의 헝가리 국빈 방문으로 양국 간 긴밀한 경제협력은 정점으로 치달았다. 국빈 방문 중 양국 관계는 신시대 전천후 전면적 전략동반자 관계로 격상되었으며, BRI와 「동방 개방정책」의 협력을 강화하기로 합의했다. 이러한 협력 틀 내에서 청정에너지, 인공지능, 이동통신, 원자력 에너지, 디지털 및 녹색개발, 인프라 건설(헝가리-세르비아 철도 건설 추진)

46) Rod(2025), “From Promises to Perils: Unpacking China’s Interference in the Visegrad Group,” p. 92.

등의 분야에서 협력을 확대하고 강화한다는 공동성명을 발표했다.⁴⁷⁾ 중국에 대한 우호적인 행보는 이후에도 지속되고 있다. 헝가리는 2024년 10월 EU 집행위의 중국 전기차에 대한 상계관세 최종 부과 여부를 위한 회원국 투표에서도 반대표를 던짐으로써 친중적 성향을 거듭 드러냈다.

헝가리 정부의 긴밀한 대중 경제협력 관계를 바탕으로 이루어진 중국의 대표적인 투자 사례가 바로 전기차 배터리 부문이다. 유럽이 중국의 글로벌 전기차 배터리 확장의 핵심 거점 지역으로 떠오르면서 관련 생산시설 건설에 대한 투자가 집중적으로 이루어졌다. 특히 2022년부터 헝가리 정부의 정책적 지원과 맞물려 BYD, CATL, EVE Energy 등 주요 중국 대기업의 전기차 배터리 투자가 확대되었다. CATL의 데브레첸 배터리 생산 공장(73억 유로 규모) 건설 프로젝트는 헝가리 역사상 최대 규모의 그린필드 투자로 평가받고 있다. BYD는 2024년 세계드에 약 50억 달러 규모의 전기차 생산기지를 건설한 데 이어 2025년 유럽 본사를 네덜란드에서 헝가리 부다페스트로 이전한다는 계획을 발표했다.⁴⁸⁾ 이와 같이 헝가리가 전기차·배터리 부문을 중심으로 중국 투자를 집중 유치한 결과 헝가리는 2년 연속(2023년, 2024년) 유럽 내 중국의 최대 투자대상국으로 부상했다.

중국기업의 헝가리에 대한 집중적인 투자 확대는 여러 요인이 복합적으로 어우러진 결과라고 파악된다. 앞서 설명한 바와 같이 유럽 내 가장 친중적 성향을 보이고 있는 현 오르반 총리 정부가 중국과 긴밀한 경제협력 관계를 구축한 것이 투자 확대 분위기를 조성했다. 이는 헝가리 정부의 전기차 배터리 육성 전략과 맞물려 중국 관련 투자기업에 대한 대규모 지원으로 이어졌다. [표 3-3]에서 제시한 바와 같이 헝가리 정부는 세금공제와 보조금 지급 등의 형태

47) State Council the People's Republic China(2024), "China-Hungary Joint Statement on the Establishment of an All-Weather Comprehensive Strategic Partnership for the New Era" (검색일: 2025. 10. 24.).

48) Atlantic Council(2025), "Hungary's policy on China: Doing Beijing's bidding"(검색일: 2025. 10. 28.).

로 중국기업 투자를 지원했다. 이 가운데 헝가리 역사상 최대 규모의 그린필드 투자로 평가되는 CATL이 가장 큰 수혜를 받는 것으로 나타났다.⁴⁹⁾

표 3-3. 중국의 전기차 관련 대헝가리 투자에 대한 헝가리 정부의 지원

기업	지원 규모
CATL	8억 4,500만 유로
Huayou Cobalt	1억 3,200만 유로
EVE Power	3,700만 유로
SEMCORP Hungary	3,400만 유로
Nio Power Europe Kft	450만 유로
Halms Hungary Kft	400만 유로
Shenzen Kedali Industry	340만 유로
BYD(Komarom)	240만 유로

자료: Szunomár(2024), "From Zero to Hero? Chinese Investment in Electric Vehicle Supply Chains in the Visegrád Four," p. 22.

헝가리가 외국 투자 유치에 적극적인 데는 EU 기금에 대한 접근이 제한되었다는 이유도 있다. 2022년 12월 EU 집행위는 법치위반과 부패 우려로 헝가리에 대해 63억 유로에 달하는 자금을 중단하기로 결정하였으며, 2024년 12월에는 이 중 일부인 10억 유로에 대해서는 영구적으로 지급을 동결했다. 만일 헝가리가 EU 집행위의 동결 해제 조건을 충족하지 못할 경우 추가로 10억 유로의 EU 기금 지급 손실을 당할 수 있다.⁵⁰⁾ 헝가리 오르반 정부는 이 같은 EU 기금 지급 동결에 따른 주요 분야(경제발전, 친환경 탄소중립, 디지털 전환 등) 예산 부족의 대안으로 중국 투자 유치를 모색하는 것으로 보인다. 이 외에 유럽 자동차 산업 및 공급망 거점으로서 독일 자동차 업체와 오랜 협력관계를 구축한 데에서 비롯된 우수한 생산기반을 보유하고, 유리한 사업 환경을 갖추고 있다는 점도 중요한 요인으로 평가받는다. [표 3-4]에 이러한 요인들을 정리한다.

49) SCMP(2025), "How Hungary became China's new factory hub in the heart of Europe"(검색일: 2025. 10. 27.).

50) Centre for European Reform(2025), "Freezing EU funds: An effective tool to enforce the rule of law?"(검색일: 2025. 10. 28.).

표 3-4. 헝가리의 대중 투자 유치 확대 요인

항목	주요 내용
정치경제적 요인: 오르반 총리의 친중적 성향 → 긴밀한 대중 경제관계 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 「동방 개방정책」 기초; 대외경제관계 다각화 추진(서유럽 의존도 축소) • BRI 적극 참여; 적극적인 중국 투자 유치 전력 • EU 대중 견제와 배차; 5G 인프라 구축 포함 통신 분야 화웨이 진출 허용, 대중 전기차 상계관세 부과 반대, 민주주의 인권 문제 관련 EU의 대중 비판적 입장 반대 • 대중 관계 격상: 전천후 전면적 전략동반자 관계(2024)
EU 자금 접근 제한	<ul style="list-style-type: none"> • 2022년 12월 유럽집행위, 부패·법치주의 훼손 등의 이유로 헝가리에 대한 EU 자금 지급 동결 • 이로 인해 63억 유로의 자금 지급이 중단되었으며 이 중 일부(10억 유로)는 영구적으로 지급 중단 결정 → 대안으로 중국 투자 자본 유치 유인
헝가리 정부 정책 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 에너지 전환 및 탄소중립 적극 추진 • 이차전지 산업 육성, 유럽 전기차 배터리 생산 허브 구축 • 「2030 국가배터리 산업전략(2022년 발표)」 추진; 유럽 배터리 공급망 핵심 허브로 육성하기 위해 글로벌 기업 투자 유치 강화 → 중국 전기차 배터리 투자에 대한 대규모 정부 지원(헝가리를 전기차 배터리 허브로 전환하는 것을 목표)
우월한 사업 환경 및 입지 조건	<ul style="list-style-type: none"> • 경쟁력 있는 노동비용; 서유럽에 비해 낮은 임금(독일의 1/3 수준) • 우수한 자동차 생산기반 및 인프라 보유; 아우디, BMW, 메르세데스 등 독일 자동차 기업 클러스터 위치 • 유럽 자동차 산업 공급망 주요 거점, 유럽 시장 진출의 교두보 역할이 가능한 입지

자료: SCMP(2025), "How Hungary became China's new factory hub in the heart of Europe"(검색일: 2025. 10. 27.); Šebeňa *et al.*(2025), "Central Europe-East Asia EV Nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese Electric Vehicle and Battery Investment in the V4 Countries," p. 32; Atlantic Council(2025a), "Hungary's policy on China: Doing Beijing's bidding"(검색일: 2025. 10. 28.).

오르반 총리 정부의 동방정책 기초 아래 헝가리 정부의 적극적인 대중 투자 유치 결과 헝가리는 중국의 대유럽 최대 투자 대상국으로 떠올랐다. 특히 헝가리 정부의 전기차 배터리 육성 전략과 맞물려 헝가리는 유럽 내 주요 전기차 및 배터리 생산 허브로 부상하고 있다. 그러나 그 이면에 헝가리 내 중국 투자 급증 및 영향력 확대에 대한 우려와 비판적인 시각이 제기되고 있다. 양국 간 대표적인 투자 프로젝트로 알려진 부다페스트-베오그라드 철도 사업의 경우 자금 조달과 관련해 투명성과 부패 가능성이 제기된 바 있다. 2020년에는 중국

푸단 대학이 EU 회원국 가운데 처음으로 부다페스트에 캠퍼스를 설립한다는 계획이 알려지면서 헝가리 내 중국의 영향력 확대에 관한 우려가 제기되었다.⁵¹⁾ 최근에는 CATL의 데브레첸 배터리 투자 프로젝트는 야당을 비롯한 지역 사회와 환경단체의 상당한 우려와 반대 시위에 직면했다. 이 프로젝트가 지역 주민의 의견을 충분히 반영하지 않았으며 수자원 고갈 및 각종 환경문제(토지·수질·대기 오염)를 촉발해 이 지역이 소위 ‘배터리 황무지(battery wasteland)’로 전락할 위험이 있다고 주장했다.⁵²⁾ 이 외에 공장 건설 부지를 위한 농경지 손실과 프로젝트 사업 운영에 필요한 인력 확보를 위한 외국인 임시 노동자 유입 확대에 따른 우려도 제기되었다.⁵³⁾

또한 헝가리가 EU의 대중국 전략 방향과 엇갈린 행보를 보이며 중국 투자를 적극 유치한 데 대해 EU 차원에서도 경계심을 늦추지 않고 있다. 특히 중국의 전기차 투자가 그 중심에 있는바, EU 집행위는 BYD의 헝가리(남부 세게드 지역) 전기차 생산 공장 프로젝트에 대한 반보조금 예비 조사를 시행 중인 것으로 알려졌다. FT에 따르면 EU 집행위가 역외보조금 규정(FSR)에 따라 BYD의 불공정 보조금 수혜 여부를 조사하고 있다는 것이다.⁵⁴⁾ 조사 결과 BYD가 중국 정부로부터 불공정 보조금의 혜택을 받고 이 프로젝트에 참여하고 있다고 판정하면 관련 자산 매각이나 벌금 부과 같은 규제를 받을 수 있다. 이는 EU 차원에서 중국과 헝가리 간 긴밀한 협력관계를 직접 겨냥한 조치로서 매우 민감한 사안으로 확산될 요소가 있다고 판단된다.

51) EMERiCs 중동부유럽(2023), 「[이슈트렌드] 헝가리, 중국의 대규모 투자로 양국 경제 협력 관계 한층 강화」(검색일: 2025. 10. 28.).

52) “Hungarian families say area risks becoming a ‘battery wasteland’ in wake of Chinese lithium plant”(2024); “Hungary opens up to Chinese tech despite protests”(2024)(모든 자료의 검색일: 2025. 11. 5.).

53) Szunomár(2024), “From Zero to Hero? Chinese Investment in Electric Vehicle Supply Chains in the Visegrád Four,” p. 26.

54) “EU probes BYD plant in Hungary over unfair Chinese subsidies”(2025. 3. 20.)(검색일: 2025. 11. 20.).

나. 폴란드

폴란드의 대중 관계 및 대중 투자에 대한 접근은 초기 경제협력에 대한 기대에서 시작해 점차 회의론으로 전환되며 상당한 변화를 겪었다. 특히 2010년대 후반 이후 중국 투자 기대감에 대한 상실과 국가안보에 대한 우려가 제기되면서 대중 투자 경계 의식이 확산되었다.

폴란드의 대중국 관계는 다른 V4 국가와 마찬가지로 2004년 EU 가입을 계기로 본격화되었다. 인프라 및 연결성 개방을 비롯한 여러 분야에서 협력 강화를 목적으로 일련의 양자협정과 이니셔티브가 체결되었다. 이 시기 주로 전자업체의 그린필드 투자가 이루어졌으며 일부 인프라 사업도 진행되었다. 인프라 분야의 대표적인 중국 투자 사례는 중국 엔지니어링 그룹인 COVEC의 인프라 건설(바르샤바-베를린 고속도로)사업이다. 그러나 이 프로젝트는 당초 긍정적 기대와 달리 관리부실과 비용 상승 등의 문제가 겹치면서 결국 실패로 돌아갔다.

2010년대에 접어들어 폴란드의 17+1의 가입 및 BRI 양해각서 서명으로 협력관계가 이어졌다. 그러나 2010년대 후반에 들어서면서 지속적인 폴란드의 대중 무역적자, BRI 정책에 근거한 투자 이행 미흡, 미국과의 안보관계 강화 등의 요인이 겹치면서 폴란드의 대중 입장은 점차 신중한 방향으로 기울기 시작했다. 코로나19 시기 대만에 대한 폴란드의 의료 지원도 폴란드의 달라진 대중 인식 변화를 반영한 것으로 풀이된다.⁵⁵⁾

폴란드의 대중 관계(투자)에 대한 회의론적 시각은 2019년 이후 보다 강경한 입장으로 전환되었다. 미·중 간 전략적 경쟁 심화, 러·우 전쟁에 대한 중국 지원, EU의 대중 전략 변화 등의 요인이 작용했다. 특히 2019년 초 화웨이 직원을 간첩 혐의로 체포한 사건은 중국기업에 대한 경계감을 불러일으켰다. 이를 계기로 기술·통신 네트워크의 대중 투자에 따른 우려가 제기되었으며 폴란

55) Rod(2025), "From Promises to Perils: Unpacking China's Interference in the Visegrad Group," p. 89.

드는 화웨이·ZTE의 사업을 제한하기 시작했다.⁵⁶⁾

한편 러-우 전쟁으로 인한 지정학적 긴장과 EU의 외국인투자 심사 규정 도입(M&A에 대한 국가안보 차원의 규제 강화)에 대응하여 중국기업의 대폴란드 투자는 전기자동차 부문에 대한 그린필드 투자에 중점을 두었다. 2018년부터 2024년까지 중국 투자의 34%가 전기차 분야에 집중된 것으로 나타났다.⁵⁷⁾ 또한 CNCEC, JA Solar, Chint Solar, Jinko Solar 등 중국 태양광 기업들은 2019년부터 2020년 초 폴란드 정부의 재생에너지 육성 정책에 힘입어 대규모 태양광 프로젝트에도 참여하였다.⁵⁸⁾ 그러나 이 시기 중국의 폴란드 투자는 전반적으로 두드러진 성장세를 보여주지 못한 가운데 전기차·배터리 부문에서도 헝가리 같은 인상적인 투자는 이루어지지 않은 것으로 파악된다. 시기별 폴란드의 대중국 관계 및 투자 변화를 [표 3-5]에 정리한다.

표 3-5. 폴란드의 대중국 관계 변화와 투자

시기	폴란드의 대중국 관계	중국의 대폴란드 투자 상황
양자 관계 본격 개시 (2004~10)	<ul style="list-style-type: none"> • 폴란드 EU 가입(2004) • 양국 간 협력 관계 	<ul style="list-style-type: none"> • 주로 전자 부문 그린필드 투자 위주: TCL, Digital View, Suzhou Victory Precision, Chung Hong Electronics, TPV Technology(화웨이(통신네트워크, 2006년 진출)) • 국유 중국해외엔지니어링그룹(COVEC) 인프라 건설 프로젝트(바르샤바-베를린 고속도로 건설)
유럽 진출 관문: 대중 경제협력 관계 모색 (2011~18)	<ul style="list-style-type: none"> • 전략적동반자관계(2011) • 고위급 교류 지속 • 16+1 출범(2012), BRI 가입(2016) • 포괄적 전략적 동반자관계(2016) 	<ul style="list-style-type: none"> • 제조업 중심에서 전략적 분야 인수(기술 유통네트워킹): Guangxi Liugong(건설 기계), Nucotech(보안) • 2015년 이후 투자 다각화; 유틸리티 폐기물관리, 재생에너지, 디자인 등 전문 서비스 분야로 확장

56) Atlantic Council(2025b), "Poland's policy on China: From partnership to skepticism"(검색일: 2025. 12. 10.).

57) Nawrotkiewicz(2025), "Red Flags or Economic Gains? The Reality of Chinese FDI in Poland," p. 18.

58) Lighthief, "Chinese solar investors in Poland"(검색일: 2025. 12. 11.).

표 3-5. 계속

시기	폴란드의 대중국 관계	중국의 대폴란드 투자 상황
	<ul style="list-style-type: none"> • 유럽 내 중국 진출에 대한 우려가 증폭하면서 폴란드에서도 중국 투자에 대한 우려 시작 	<ul style="list-style-type: none"> • 제3국 기업 인수를 통한 폴란드 진출(자동차 부품), 첨단기술에 접근하고 유럽 공급망에 편입하려는 전략을 반영
안보에 대한 우려 정책전환 (2019~)	<ul style="list-style-type: none"> • 안보문제 우려로 대중 투자에 대해 민감한 반응 • 화웨이 직원의 간첩 혐의 체포(2019), 화웨이에 대한 의존도 제한 	<ul style="list-style-type: none"> • 폴란드의 대중국 정책변화에 따른 제한적 투자 • 중국 투자에 대한 국가안보 우려; 허치슨포츠, Nuctech 투자 사례

자료: Nawrotkiewicz(2025), "Red Flags or Economic Gains? The Reality of Chinese FDI in Poland," pp. 14-20.

최근 폴란드의 대중 관계 변화에 영향을 미친 대표적인 투자 사례로 허치슨포츠의 그디니아 항만 임대 사업과 Nuctech의 폴란드 보안장비 사업 진출을 들 수 있다. 전자는 중국계 자본의 전략적 요충지에 소재한 핵심 인프라 인수와 관련된 지정학적 위험을 노출한 사례에 해당한다. 후자는 중국기업 Nuctech의 폴란드 보안장비 시장 진출에 따른 국가안보 우려를 야기한 사례이다. 이들은 폴란드 내 외국자본의 통제권(영향력) 확대에 따른 국가안보 관련 논란을 확산하는 결정적인 계기가 되었으며, 폴란드의 대중 관계 및 중국기업 투자에 대한 우려와 경계심을 심화시킨 사례이다. 이 두 사례에 대해 [글상자 3-1]에서 보다 자세하게 설명한다.

글상자 3-1. 허치슨포츠 홀딩스와 Nuctech의 폴란드 투자 사례

<p>1. 허치슨포츠 홀딩스</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2005년 홍콩에 본사를 둔 글로벌 해운사인 CK 허치슨(Hutchison Holdings)의 자회사(Hutchison Ports)의 그디니아(Gdynia) 컨테이너 터미널(GCT) 인수에 따른 국가안보 우려가 제기된 사건 <ul style="list-style-type: none"> - 허치슨포츠는 2008년까지 GCT가 위치한 토지에 대해 영구 임대 계약을 체결하고 주요 터미널 관리 통제권을 확보하고, 터미널 현대화(컨테이너 시설 확장)를 위해 1억 유로 투자 계획 발표 • 러-우 전쟁을 계기로 GCT의 전략적 중요성이 확대 <ul style="list-style-type: none"> - GCT는 폴란드 발트해 연안 그디니아에 위치 - 이에 따라 우크라이나로 가는 주요 보급로 역할로 폴란드와 나토에 전략적으로 중요

- 폴란드 해군 특수부대 기지 및 해군 조전소를 포함한 주요 군사시설과 인접, 미군이 사용하는 부두와도 인접
- 이러한 요인을 반영해 폴란드 정부는 2024년 GCT를 핵심 인프라 리스트에 포함
- 2023년 8월 허치슨이 GCT 인근 부두에 대한 미 육군 장비 하역을 금지함에 따라 논란이 확대
 - 허치슨은 미군 장비 하역 부두가 자사 관할이라는 이유로 이를 금지하였으며 결국 하역은 실패
 - 이를 계기로 폴란드 중요 인프라에 대한 중국의 영향력 확대에 따른 국가안보 관련 우려 확산

2. Nuctech

- 2004년부터 폴란드에서 사업을 시작한 Nuctech은 폴란드에 대한 생산시설 투자를 확대
 - 그 결과 이 회사의 보안장비(X선 스캐너)는 폴란드 항구·공항 정부 청사에서 보급 확대
 - 그러나 Nuctech이 국유기업으로 중국 군산복합체와 연계된 점을 근거로 EU 내 심각한 안보위험에 대한 우려가 확산(Nuctech이 EU 27개 회원국 중 26개국에 진출함에 따라 광범위한 유럽 안보 문제임을 보여줌)
 - 폴란드 내에서도 이러한 우려가 제기되었으며 결국 폴란드 당국은 2024년 소평 공항의 스캐너를 교체하기로 최종 결정
- Nuctech은 2024년 4월 EU 집행위로부터 폴란드와 네덜란드 사무소에 대한 역외보조금 규정(FSR) 조사도 받고 있음.
 - 불공정 국가보조금의 혜택을 입고 유럽 보안장비 시장을 왜곡했다는 의혹에 초점을 맞추고 있음
 - 이는 폴란드의 대중국 견제 입장을 더욱 강화하는 압력으로 작용할 가능성이 있음.

자료: "US-China tariff hikes affect Polish container terminal sale"(2025)(검색일: 2025. 12. 10.); Nawrotkiewicz (2025), "Red Flags or Economic Gains? The Reality of Chinese FDI in Poland," pp. 24-25.

다. 체코

1990년대 이후 체코의 대중 관계는 정치적 리더십(집권 대통령의 정치적 성향), 경제적 우선순위, 대중 인식 및 여론의 변화 등을 반영하여 변화를 겪어왔다. 2000년대 초반까지는 경제적 이해관계보다는 민주화와 인권을 증시하는 외교정책을 펼쳤다. 이에 따라 체코는 중국의 인권침해에 비판적 입장을 보였으며 달라이 라마의 체코 방문도 이루어졌다.⁵⁹⁾ 이 시기 중국의 대체코 투자는 하이얼과 하이센스 등을 중심으로 제조업 분야에 중점을 두었다.⁶⁰⁾

59) Atlantic Council(2025), "Czechia's policy on China: Swinging between engagement and de-risking"(검색일: 2025. 11. 20.).

60) BLUE EUROPE(2024), "The Implications of CEFC's Investments in the Czech Republic for the Future of Chinese Investment in the CEE Region"(검색일: 2025. 11. 20.).

체코의 대중 관계는 2013년 3월 밀로시 제만(Milos Zeman) 대통령의 집권과 함께 큰 변혁을 맞게 되었다. 밀로시 제만 대통령은 ‘대중 정책의 재시작’을 표방하며 경제적 이익에 초점을 두고 중국과 긴밀한 경제관계를 구축하는 데 주력했다. 중국 일대일로 이니셔티브(BRI)에 적극 참여하고 중국과 전략적 동반자 관계를 체결했다. 이러한 긴밀한 관계 속에 중국 화신에너지 그룹(CEFC China Energy, 中国华信能源)이 중국의 체코 투자를 주도했다. 이에 따라 중국의 체코 투자는 부동산, 금융, 에너지 및 관광 분야로 확대되었다. 그러나 2018년 CEFC의 투자 실패와 EU의 대중국 전략의 변화로 체코 내 중국 투자 진출에 대한 회의론과 우려가 나타나기 시작했다. 체코에 대한 프로젝트 2건이 소규모 배터리 부품 공급(스타터 배터리 및 하우징)에 불과하다는 점을 볼 때 체코에 대한 투자는 매우 미미한 수준이라고 평가된다. 체코가 다른 V4에 비해 전기차·배터리 분야 투자가 상대적으로 뒤처진 것은 국내 전기차가 개발 및 전기차 구매에 대한 직접적인 인센티브가 부족한 데서 비롯된 불리한 투자 환경인 것으로 평가된다. 외국인투자자에 대한 규제가 상대적으로 복잡한 인허가 및 승인절차도 장애요인으로 작용했다.

글상자 3-2. 중국 화신에너지 그룹의 체코 투자 사례

- 중국 최대 민영기업의 하나인 화신에너지 그룹은 체코와 중국과의 경제적 긴밀한 협력 구축 시기에 중국의 대체코 투자를 주도했음.
 - 2015년 이후 부동산·금융·스포츠·관광·제조에 이르기까지 지분 인수를 중심으로 광범위하게 체코 투자를 확대: Travel Service airline 지분 인수(49.92%), Lobkowicz Group brewery(양조장), Slavia Prague(체코 축구팀 과반 지분 인수), Mandarin Oriental Prague and Le Palais Art Hotel Prague 인수
 - 양조장 프로축구팀 금융기관 호텔 및 미디어 기업의 지분을 인수
 - J&T Finance
 - 이 밖에 정유소 개발 프로젝트 및 고속철도 건설 프로젝트 참여 모색
 - 예젠밍 회장은 밀로시 제만 대통령의 특별 고문 역할까지 담당하면서 체코와 긴밀한 관계를 유지
- 화신에너지 그룹의 대체코 투자는 실패로 귀결
 - 예젠밍 회장의 불법 로비(경제범죄) 혐의로 인한 중국 내 체포와 부채 상환 실패에 따른 재정적 어려움으로 결국 2018년 5월 중국 국유 투자회사인 CITIC(중신그룹)에 의해 흡수(체코 내 모든 자산 인수)
 - 이로써 화신에너지 주도 체코 대규모 투자는 사실상 막을 내림.

- 이 사례는 중국의 대체코 투자의 실체를 상징적으로 보여준 사례로 평가됨
 - CEFC의 자금 조달 불투명성, 체코 내 중국의 정치적·경제적 영향력 확대에 대한 우려 확대 등으로 체코에서 상당한 논란을 야기함.
 - 이후 국유기업에 흡수되면서 궁극적으로 체코 내 중국 투자 및 중국의 영향력 확대에 대한 경계가 더욱 강화됨.

자료: GMF, "Chinese state-controlled CITIC takes over CEFC assets in Czech Republic"(검색일: 2025. 11. 12.).

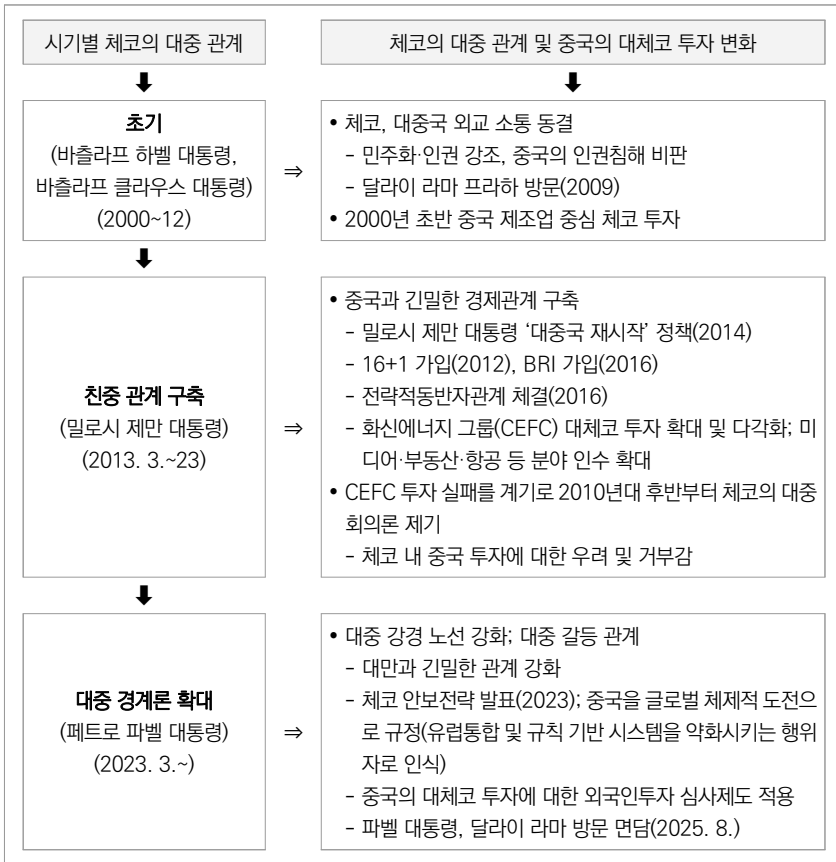
이러한 분위기 속에 2023년 3월 페트로 파벨(Petr Pavel) 대통령 취임 이후 체코 정부는 전임 밀로시 제만과 상반된 대외정책을 추진했다. 특히 중국에 대해 비판적이고 강경한 입장을 취하며 경제적 실익보다는 인권·민주주의 등 보편적 가치를 중시하는 외교행보를 보이고 있다. 파벨 대통령 취임 이후 체코는 대만과 고위급 인사와의 교류를 지속하고 대만과 긴밀한 경제협력을 추진했다. 또한 달라이 라마와 면담(2025. 7.)을 갖고 티베트의 인권 및 독립 문제를 제기했다. 이러한 체코의 행보는 대중 관계를 긴장 국면으로 이끌었다. 특히 중국은 달라이 라마와의 면담에 대해 강한 불만과 반대 의사를 표출했다.

최근 체코 정부가 국가안보를 이유로 중국 투자를 사상 처음으로 금지하는 사례가 발생하면서 체코의 대중국 관계는 보다 신중하고 회의적인 입장이 강화된 것으로 보인다. 2020년 이전 체코는 외국인직접투자에 관한 심사제도 자체가 없었던 EU 회원국 중 하나였다. 그러나 2020년 10월 EU의 외국인투자 심사규정[Foreign Direct Investment(FDI) Screening Regulation] 시행을 계기로 「외국인투자 심사법」을 마련하였다(2021년 5월 발효).⁶¹⁾ 체코 정부는 이 법에 근거해 2025년 3월 중국기업 Emposat의 체코 내 위성방송국 운영에 관한 투자 승인을 거부했다. 이 투자는 Emposat이 체코 남보라비아 지역의 Vlkos에 위성 서비스 시설 설립과 관련된 것으로 알려졌다. 체코 정부는 해당

61) 이 법의 규정에 의거하여 안보 및 공공질서에 영향을 줄 수 있는 외국인의 대체코 투자는 의무적 사전 심사 대상이며 심사절차 여부에 따라 해당 투자에 대한 승인이 거부되거나 철회할 수 있다.

투자에 포함된 위성 안테나 설치를 체코의 안보와 공공질서를 위협할 수 있는 잠재 요인으로 간주한 것이다.⁶²⁾

그림 3-3. 체코의 대중 관계 변화와 투자



자료: Rod(2025), "From Promises to Perils: Unpacking China's Interference in the Visegrad Group," p. 90; Atlantic Council(2025), "Czechia's policy on China: Swinging between engagement and de-risking"(검색일: 2025. 11. 20.).

62) Euractiv(2025), "Czech government blocks Chinese investment over spy fears"(검색일: 2025. 10. 29.).

중국기업 Emposat의 체코 내 위성방송국 운영에 관한 투자 금지 조치는 체코가 외국인투자 심사 제도에 근거해 국가안보 차원에서 외국인투자를 처음으로 차단한 사례이다. 외국인투자에 대한 체코 정부의 달라진 인식을 보여준 것으로 향후 제3국(외국인) 기업의 대체로 투자를 시행하는 데 중요한 전환점이 될 것으로 보인다.

라. 슬로바키아

슬로바키아의 대중국 관계는 2000년대 초반까지 제한적이었으나 2006년 로베르트 피코(Robert Fico) 총리 집권 이후 점차 긴밀해졌다. 이어 2009년 후진타오 주석의 브라티슬라바 방문으로 양국 관계는 전환점을 맞았다. 이에 힘입어 슬로바키아는 2015년 중동부유럽 국가 중 처음으로 BRI 협력에 서명하였으며 중국-중동부유럽(CEE) 협력 프레임워크를 기반으로 중국의 대슬로바키아 투자가 이전에 비해 활발하게 이루어지고 있다.

2023년 재집권에 성공한 현 피코 정부는 실용적 외교관계를 기반으로 경제적 실익을 우선하는 친중 정책을 적극 추진하고 있다. 피코 총리는 양국 수교 75주년인 2024년 11월 중국을 공식 방문해 양국 관계를 전략적동반자관계로 격상했다. 이와 함께 공식 방문을 계기로 슬로바키아가 BRI를 적극 지지하고 청정 및 재생에너지, 녹색기술 등 녹색발전 분야에서 대중 협력을 확대한다는 입장을 밝히며 대중 관계를 더욱 공고하게 다졌다.⁶³⁾ 또한 헝가리와 함께 슬로바키아는 중국산 전기차에 대한 관세부과에 반대한 5개국(독일, 헝가리, 몰타, 슬로베니아, 슬로바키아) 중 하나에 해당한다.⁶⁴⁾ 이러한 행보는 EU의 전반적인 대중국 기조와는 다소 거리가 있는 독자적인 것으로 이전 정부나 다른 EU

63) Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China(2024), "Joint Statement between the People's Republic of China and the Slovak Republic on the Establishment of a Strategic Partnership"(검색일: 2025. 11. 13.).

64) "China, Slovakia forge closer ties amid EU trade disputes"(2024)(검색일: 2025. 11. 15.).

회원국과 차별화되는 접근 방식으로 평가할 수 있다. 이러한 경제협력 기조 아래 양자 간 교역은 매우 긴밀해졌다. 중국은 EU를 제외한 국가 중 슬로바키아의 최대 교역상대국이며 슬로바키아는 CEE에서 중국의 네 번째 교역 상대국이다.

반면에 중국의 대슬로바키아 투자는 미미한 수준에 머물러 있었으나 최근 첨단 분야 및 친환경 산업 분야에서 중국의 투자가 확대되고 있다. 특히 헝가리와 마찬가지로 전기차 배터리 분야에 집중되고 있다. 중국은 슬로바키아의 전략적인 지리적 위치(동서양 교차지역)와 정치적 안정성, 인프라 구축, 고품질 노동력, 슬로바키아의 투자 지원 등이 투자 매력 요인이라고 평가하고 있다. 현재 슬로바키아에 투자하는 주요 중국기업으로는 화웨이, ZTE, 상하이안핑, 장수 등이 있다. Xinquan, Qingdao Soft Control, Fuyao Glass, CRRC Boge, CGL 등 여러 중국기업이 슬로바키아 자동차 회사의 지배 지분을 보유하고 있다. 자동차 부품 공장에서는 전기자동차 배터리와 신에너지 프로젝트에 대한 투자 기회를 모색하는 것으로 파악된다.⁶⁵⁾

최근 중국의 대슬로바키아 투자에서 가장 두드러진 분야는 전기차 및 배터리이다. 그동안 상대적으로 미미했던 슬로바키아는 활발한 자동차산업 기반을 바탕으로 전기차에 대한 대규모 투자를 촉진하고 있다. 우선 중국 Geely 소유의 볼보자동차는 슬로바키아 동부 코시체(Kosice) 인근 발라리키(Valaliky)에 대규모 전기자동차 공장설립 계획을 발표했다(2022. 7.). 2026년까지 연간 25만 대의 자동차를 생산하고 3,300개 이상의 일자리를 창출한다는 계획으로 약 12억 유로 규모이다.⁶⁶⁾ EU 집행위는 2024년 4월 EU 그린딜과 관련된 전략적 목표 달성과 지역 발전에 기여할 것이라는 점을 들어 이 프로젝트에 대한 슬로바키아의 국가 지원(2억 6,700만 유로 규모)을 승인했다.⁶⁷⁾

65) 商务部对外投资和经济合作司·商务部国际贸易经济合作研究院·中国驻捷克大使馆经济商务处 (2025), 「对外投资合作国别(地区)指南 - 斯洛伐克」, pp. 26~27.

66) "Volvo to create 3,300 jobs at \$1.25 billion EV plant in Slovakia"(2022)(검색일: 2025. 11. 15.).

67) European Commission(2024), "Commission approves €267 million Slovak State aid measure to support Volvo Cars' new electric vehicle plant"(검색일: 2025. 11. 15.).

전기차 생산 계획과 더불어 배터리 현지 공급 시스템을 구축하기 위한 중국의 대규모 전기차 배터리 생산 프로젝트도 활기를 띠 조짐을 보이고 있다. 중국 배터리 업체인 Gotion High Tech와 슬로바키아 스타트업 InoBat의 합작벤처인 GIB(Gotion InoBat Batteries)가 슈라니(Šurany, 슬로바키아 남부 니트라주)에 12억 유로 규모의 전기자동차 배터리 공장을 건설하기로 발표했다(2024. 6. 20.). 발표에 따르면 이 프로젝트는 슬로바키아 정부 차원의 세금 감면 혜택과 보조금을 받으며 2027년 초에 생산이 시작될 예정으로 슬로바키아 역사상 두 번째로 큰 투자 규모에 해당한다.⁶⁸⁾

이외에 Shenzhen Uniconn의 코시체(Košice, 슬로바키아 동부)에 유럽 내 첫 생산시설을 설립하기 위한 투자도 이루어지고 있다. 배터리셀용 접점시스템 생산을 목적(2026년 말 또는 2027년 초 가동 예정)으로, 투자규모는 2,350만 유로 규모인 것으로 추정된다. 이 공장은 코시체 산업단지 소재로 볼보 공장이 주요 고객이나 생산량의 60% 이상은 EU 시장으로 수출될 예정이다. 유럽 시장 내 생산능력 확대를 위해 첫 유럽생산 거점을 마련하는 데 목적을 둔 것으로 파악된다.⁶⁹⁾ 이와 같이 중국이 전기차 관련 분야에서 대슬로바키아 투자에 관심을 보이는 것은 헝가리에 대한 투자 이유와 비슷하다. 중부유럽에 위치한 슬로바키아는 지리적 이점은 물론 소위 ‘유럽의 디트로이트’로 불릴 정도로 연간 100만 대 이상의 자동차를 생산(1인당 자동차 생산량 세계 1위) 역량을 갖추고 있다. 여기에 중국과 긴밀한 경제관계를 구축하고자 하는 정부의 투자 지원까지 복합적으로 작용했다. 특히 슬로바키아 정부는 GIB 배터리 기가팩토리 건설 프로젝트를 녹색경제에 기여하는 전략적 투자로 지정하며 적극 지원하려는 의지를 보이고 있다.⁷⁰⁾

68) “China’s Gotion, partner InoBat to build Slovakia EV battery plant”(2024)(검색일: 2025. 11. 3.).

69) Slovak Spectator(2025), “Slovakia has attracted a new Chinese investor to the east”(검색일: 2025. 11. 3.).

70) JE Bridge(2025), “Latest Trends in Manufacturing Investment by Foreign Companies in Slovakia”(검색일: 2025. 11. 5.).

슬로바키아 정부가 친중 성향을 보이며 중국 투자 유치에 매우 적극적인 반면 지역사회와 시민사회 단체는 중국 투자에 대해 부정적이고 비판적인 목소리를 내고 있다. 특히 GIB의 슈라니 지역 전기차 관련 프로젝트에 대해 상당한 우려를 표출했다. 헝가리 데브레첸의 사례와 유사하게 수질 오염, 토양 침식, 높은 에너지 사용, 오염 가능성 등이 비판의 핵심이다. 이 지역의 농업 정체성을 훼손한다는 비판도 제기되었다. 이 지역이 슬로바키아에서 특수작물을 포함한 고부가가치 농업 중심지라는 정체성을 상실한 데 따른 부정적 영향을 우려한다. 즉 공장 건설을 위한 토지용도 전환으로 농업생산뿐만 아니라 장기적인 식량안보까지 위협을 받을 수 있다는 것이다.

표 3-6. 슬로바키아 GIB 투자에 대한 주요 우려

구분	주요 우려 사항	잠재적 영향
환경	<ul style="list-style-type: none"> 제한된 수자원 사용 공정으로 인한 토양 수질 오염 및 폐수 처리 문제 	<ul style="list-style-type: none"> 지역 수자원 고갈, 농경지 손실, 기존 지역에너지 인프라에 대한 부담 가중
사회적 반발	<ul style="list-style-type: none"> 지역 주민의 건강에 대한 부정적 영향, 청소년 이주, 교통 체증 및 소음 증가 	<ul style="list-style-type: none"> 질병 발생, 의료 및 기타 지역 서비스에 대한 부담 증가, 인구감소 및 삶의 질 저하
거버넌스	<ul style="list-style-type: none"> 투명한 승인 절차 부족 환경영향 평가 공개협의 부족 	<ul style="list-style-type: none"> 대중의 신뢰 상실, 절차적 불투명성, 의사결정의 민주적 결함
기타 규제	<ul style="list-style-type: none"> 산업재해 법규의 격차 부적절한 배출 모니터링, 표준 절차를 우회하는 신속한 승인 절차 	<ul style="list-style-type: none"> 안전위험, 환경 모니터링 실패 절차적 불투명성
경제적 이슈	<ul style="list-style-type: none"> 단일 산업에 대한 의존성 농업대체, 지역주민을 위한 불확실한 일자리 창출 및 기존산업과의 숙련 노동력 경쟁 심화 우려 	<ul style="list-style-type: none"> 경제적 취약성 노출, 식량안보 우려 지속가능한 고용기회 제한 및 노동시장 왜곡

자료: Remžová(2025), "The cost of Going Green: Chinese EVs and Their Local Impact in Slovakia," p. 18.

3. 평가 및 전망

이상에서 중국과 V4 국가 간 대외관계(경제협력) 변화, V4에 대한 중국의 투자 추이와 특징, 대표적 사례 및 주요 이슈 등을 살펴보았다. 중국의 V4에 대한 경제관계는 2004년 이들의 EU 가입을 계기로 본격 시작되었으며 BRI와 14+1 협력체계를 토대로 투자가 이루어졌다. 그러나 주로 제조업·인프라 분야에서 제한적인 수준에 머무른 채 크게 늘어나지 못했다. 2020년 이후에는 V4에 대한 전기차·배터리 관련 투자가 집중적으로 이루어졌다. V4의 기존 자동차 생산 기반 활용, 유럽시장 진출 거점 물류 및 운송 연결, 상대적으로 낮은 생산비용 같은 요인과 EU 차원의 전기차·배터리로의 전환 정책이 복합적으로 작용한 결과이다.

그러나 중국과 V4 국가의 관계는 경제적 이해와 정치적·전략적 요인에 의해 복잡미묘하게 변하고 있으며, 중국의 투자 양상도 V4 국가별로 상이하게 나타났다. 이러한 변화 과정 속에서 가장 친증적인 성향을 보인 헝가리는 정부의 적극적인 투자 유치 정책으로 V4는 물론 유럽 내에서도 중요 투자처로 중국기업의 각광을 받고 있다. 지금까지 중국과 관계가 상대적으로 미미했던 슬로바키아도 전기차·배터리 관련 중국 투자를 유치하면서 변화의 조짐을 보이고 있다. 두 국가는 EU의 대중 정책과도 엇갈린 행보를 보이며 중국의 대중 투자에 우호적인 입장을 보이고 있다. 이와 달리 폴란드와 체코는 EU의 대중 전략 방향과 연대성을 보이며 대중 관계에 보다 신중한 접근을 취하고 있다. 중국의 투자에 대해서도 경계심을 드러내고 있다. [표 3-7]에 V4 국가별로 중국과의 경제관계 변화, 투자 특징 및 주요 이슈를 종합해 정리했다.

표 3-7. V4 국가의 대중국 관계 특징 비교

구분	헝가리	폴란드	체코	슬로바키아
대중국 협력 관계 변화	<ul style="list-style-type: none"> • 동방개방 정책 기조, BRI 적극 참여 • 가장 긴밀한 경제 협력 관계 구축; 전천후전면적전략 동반자관계 • 전기차·배터리 투자에 대한 대규모 정부 지원 	<ul style="list-style-type: none"> • 2000년대 초반~ 2010년대 대중 협력 관계 조성; 전략적동반자관계, BRI 참여, 14+1 협력 추진 • 2019년 이후 대중 강경한 입장으로 전환; 중국 투자에 대한 경계 	<ul style="list-style-type: none"> • 시기적으로 가장 뚜렷한 변화 • 2010년대 이전 대중 관계 악화; 중국 인권침해 비판, 달라이 라마 접촉 • 2010년대 협력 관계 추진(16+1, 전략적협력관계 수립) • 2010년대 후반 이후 대중 관계 악화; 친대만 관계 유지, 달라이 라마 면담 	<ul style="list-style-type: none"> • 긴밀한 대중 협력 관계 유지 • 전략적동반자관계 (2023); BRI 적극 지지, 대중 경제협력 관계 강화 의지
EU 대중 정책과의 연대성	<ul style="list-style-type: none"> • EU의 대중국 위험 완화(디리스크) 전략 및 견제와 배치·대립 • EU의 대중 전기차 상계관세 부과 반대 입장 	<ul style="list-style-type: none"> • EU 대중 정책과 동조; 대중 위험완화 전략 지지(대중 경제 안보전략 동조) • 대중 전기차 상계 관세 부과 찬성 	<ul style="list-style-type: none"> • 2021년 이후 EU 대중 전략에 대체로 동조적(다만 대중 전기차 상계관세 부과 투표 기권 → 대중 관계 균형 시도) 	<ul style="list-style-type: none"> • 전반적으로 EU 대중 전략과 엇갈림 • 대중 전기차 상계 관세 부과 투표 반대
중국 투자 특징	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 최대 투자 대상국 • 유럽 내 전기차·배터리 핵심 거점 • 중국기업(화웨이, ZTE)의 첨단기술·통신 분야 투자 허용 	<ul style="list-style-type: none"> • 헝가리에 이어 V4 내 중국의 제2위 투자 대상국 • 화웨이·ZTE 금지 (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 대체코 투자 제한적; 전기차·배터리 투자 미미한 수준 • 화웨이·ZTE 진출 경계(일부 허용) 	<ul style="list-style-type: none"> • V4 내 가장 낮은 수준이나 최근 전기차·배터리 관련 투자 확대 조짐
중국 투자에 대한 현저 반응 및 주요 리스크	<ul style="list-style-type: none"> • 배터리 투자에 대한 비판 여론 대두 • EU 기금 지급 동결 문제 논란 • EU 차원의 전기차 배터리에 대한 투자 규제 강화 가능성 (EU 경제안보전략 강화) 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국 투자에 대한 국가안보 우려 증폭; 허치슨포트 홀딩스·Nuctech 사례 • 역외보조금규정 (FSR) 조사 가능성 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 대체코 투자에 대한 국가 경제안보에 대한 우려 확대 • 중국기업(위성방송)에 대한 사업 금지; 「외국인투자심사법」 최초 적용 사례 	<ul style="list-style-type: none"> • GIB(합작벤처) 배터리 공장 투자에 대한 현저 우려 확대; 환경·사회경제적 측면 부정적 영향

자료: 본문 내용을 바탕으로 저자 작성.

V4 국가들의 전기차-배터리 육성 정책을 비롯한 친환경 산업 발전을 위한 정책적 의지, 유럽 시장 진출 거점으로서의 투자 매력도 등을 고려해볼 때 당분간 중국의 V4 투자는 증가세를 이어갈 가능성이 높다. 그러나 중국의 대V4 투자를 둘러싼 주변 환경이 우호적인 것만은 아니다. 점차 V4 내 중국 투자에 대한 사회적 갈등과 불만이 제기되고 있다. 중국기업 투자 유치에 적극적인 헝가리와 슬로바키아에서도 환경 및 경제적 문제로 중국 투자에 대한 부정적 시각이 표출되었다. 또한 EU 차원의 경제안보 전략 변화에 따른 대중 견제 강화도 향후 중국의 대V4 관계와 투자 향방에 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다. 체코의 중국 투자에 대한 외국인투자 심사제도 적용, 중국 Nuctech 폴란드 사무소와 BYD의 헝가리 투자에 대한 역외보조금규정 조사와 같은 사례가 이미 발생했다. 이와 같이 중국의 V4 진출에 대한 우려와 경계심은 이미 상당한 수준에 올라온 것으로 보인다.

EU 집행위가 2025년 12월 3일 발표한 EU의 새로운 「경제안보 강화 전략 (Joint Communication on strengthening Economic Security)」에서 나타나듯 EU는 전략적으로 민감한 분야에 대한 외국 의존도 심화와 그에 따른 경제안보 위협을 경계하고 있다. 이에 따라 6대 우선 고위험 분야에서 제3국(외국인) 투자에 대한 감시와 제재 조치를 강화하기 위해 외국인투자 심사·수출통제, 역외보조금규정 등을 보다 엄격하게 시행한다는 의지를 표출했다. 또한 회원국 간 공조 강화와 공동 대응(경제안보 위협 추적 관련 정보 교환, 제재 조치 도입 및 시행) 참여를 적극 요구하겠다는 점을 시사했다. 6대 고위험 분야 중 중국의 V4 투자와 보다 관련성이 높은 분야는 'EU 경제안보 강화를 위한 부가 가치 투자 유치'와 '핵심 기술에서 EU 리더십 확보'라고 할 수 있다. 특히 배터리 전기차 관련 투자의 위험성을 지적하고 이에 대한 제재 조치에 중점을 둔다는 점을 명확히 드러냈다. 특정 국가와 기업을 명시하지는 않았지만 최근 헝가리를 대상으로 전기차와 배터리 투자를 집중하고 있는 중국이 핵심 대상이 될 것으로 보인다.

이와 같은 EU의 경제안보 접근은 V4 국가에도 영향을 미칠 것으로 보인다. 물론 헝가리나 슬로바키아의 대중 정책에서 알 수 있듯 이들이 모두 EU의 대중 전략에 동조적인 것은 아니다. 그러나 V4 내 대중 투자에 대한 부정적인 영향과 우려의 목소리도 높아가는 상황인 점을 감안할 때 V4 국가들의 중국에 대한 투자 경계심이 확산될 가능성이 있다. 같은 회원국으로서 언제까지나 EU와 배치되는 입장을 견지한다는 것도 상당한 부담으로 작용할 것이다. 또한 친중 성향 현 정권의 교체에 따른 대중 정책 기조 변화 가능성 같은 정치적 변수도 향후 중국의 V4 투자에 대한 불확실성 요인으로 작용할 것으로 보인다.

1. 연구내용 요약 및 평가

중동부유럽 국가들은 1990년대 체제전환과 2000년대 EU 가입을 추진하면서 시장 개방과 경제 개혁의 성과와 함께 규모의 경제와 효율성 제고에 힘입어 경제가 크게 성장하였다. 경제규모의 확대와 소득수준의 향상으로 EU 전체에서 중동부유럽 경제가 차지하는 비중이 큰 폭으로 증대되었다. 중동부유럽 국가들 중에서 특히 V4 국가가 성장을 주도하였으며, 경제규모, 교역, 투자 등 양적인 측면은 물론 전반적인 경쟁력 향상 같은 경제의 질적인 성장 또한 큰 성과를 이루었다.

자동차와 전자 산업을 비롯한 유럽의 제조업 생산 거점이 V4에 새롭게 구축되었으며, 한국기업들도 이 시기에 맞춰 V4 투자 진출을 적극 추진하였다. 한국기업의 중동부유럽 진출 역시 제조업 중에서도 특히 자동차 및 전자 산업 중심으로 이루어졌다. 2000년대 중반 이후 한국기업의 중동부유럽 진출은 체코와 슬로바키아에 자동차 산업의 대규모 전후방 산업군의 동반 진출이 결정적인 계기가 되었다. 그리고 이러한 한국기업의 대규모 투자는 상당 기간 한국과 투자 진출국 간의 교역 활성화로 이어졌다.

전술한 중동부유럽의 EU 가입 초기 10년간의 투자에 비해 최근 10년 한국기업의 중동부유럽 투자 진출은 EU 정책에 대응하는 EV 및 EV 배터리 부문에 대한 투자가 주종을 이루었다. 반면 초기 10년간의 투자와 비교하여 자동차 및 전자 산업을 중심으로 하는 제조업에 대한 투자 집중도가 다소 완화되었다. 또한 한국기업의 진출 분야가 바이오, 에너지, 방산, 의료 서비스 등 변화되었다.

한국기업의 투자 진출과 수출에 있어 양(+)의 상관관계는 최근 10년간의 투자 진출에서도 확고하게 나타났다. 결과적으로 이는 한국기업의 대규모 중동부 유럽 투자가 한국의 대중동부유럽 수출 증대로 지속적으로 이어졌다는 추론이 가능하다. 이것은 해외직접투자로 인한 국내 산업의 공동화라는 전통적인 우려에 대해 반론을 제기할 수 있다. 즉 글로벌 공급망 분절 시대에 우리 기업의 해외직접투자가 확대될수록 국내 모기업의 정규직 고용과 매출이 오히려 증가한다는 최근 주요 분석과 그 맥락을 같이 하고 있다.⁷¹⁾ 이러한 한국기업의 중동부유럽 투자 진출과 수출증대는 2011년에 발효된 한·EU FTA와도 다소 관련이 있다. 조동희 외(2021)에 따르면, 한·EU FTA는 중동부유럽을 중심으로 한국의 대EU 수출과 해외직접투자를 증가시킨 것으로 나타났다.⁷²⁾ 즉 한·EU FTA는 한국기업의 대EU 진출 전략을 다변화시켜 FTA 전에는 직접 수출 위주였으나, FTA 이후 중동부유럽 거점의 현지 생산이 더욱 활성화되었다는 것이다. 이는 한국기업들이 상대적으로 비용이 낮은 중동부유럽, 특히 V4를 중심으로 생산기지를 확대함으로써 EU 시장에 대한 접근성을 확보하려 했다는 분석이다.

중국과 V4 간 경제관계는 2004년 이들의 EU 가입을 계기로 시작되었으며, 글로벌 금융위기와 유로존 재정위기로 중동부유럽 국가들이 경제적 어려움을 겪을 때 본격화되었다. 일대일로(BRI), 14+1 협력체계를 토대로 투자가 이루어졌으나, 주로 제조업 부문에서는 M&A가 대부분이었으며, 부동산, 인프라 분야에서 제한적인 투자가 이루어졌다. 2020년 이후에는 V4에 대한 전기자동차-배터리 관련 대규모 투자가 집중적으로 이루어졌다. V4의 기존 자동차 생산 기반 활용, 유럽시장 진출 거점 물류 및 운송 연결, 상대적으로 낮은 생산비용 같은 요인과 EU 차원의 전기자동차로의 전환 정책이 복합적으로 작용한 결과였다.

71) 김남석(2025. 11. 24.), 「아시아의 공급망 분열 속 한국의 해외직접투자(FDI)」.

72) 조동희 외(2021), 「한·EU FTA 10주년 성과 평가 및 시사점」, pp. 4~5.

최근 중국과 V4 국가의 관계는 경제적 이해와 정치적·전략적 요인에 의해 복잡미묘하게 변하고 있으며, 중국의 투자 양상도 V4 국가별로 상이하게 나타났다. 가장 친증적인 성향을 보인 헝가리는 정부의 적극적인 투자 유치 정책으로 V4는 물론 유럽 내에서도 중국의 중요 투자처로 중국기업의 진출이 집중되고 있다. 그동안 중국과 관계가 상대적으로 미미했던 슬로바키아도 최근 전기차·배터리 관련된 중국 투자를 유치하면서 변화의 조짐을 보이고 있다. 헝가리와 슬로바키아는 EU의 대중 정책과 엇갈린 행보를 보이며 중국의 대중 투자에 우호적인 입장을 보이고 있다. 반면 폴란드와 체코는 EU의 대중 전략 방향과 연대성을 보이며 대중 관계에 보다 신중한 접근을 취하고 있고, 중국의 투자에 대해서도 경계심을 드러내고 있다.

한국기업과 중국기업의 대V4 투자 진출 현황은 투자국과 투자 시기 및 투자 부문, 그리고 주요 현안에 있어 많은 차이를 보이고 있다. 한국기업은 2000년대 중반에는 자동차 산업을 필두로 체코와 슬로바키아 투자가 중심이었으나, 최근에는 EV 배터리를 중심으로 폴란드와 헝가리에 집중 투자하고 있다. 반면 중국기업은 2020년 이후 헝가리를 중심으로 EV 및 EV 배터리 부문의 대규모 투자 진출이 이루어지고 있다. 2000년대 중반 이후 유럽의 제조업 생산거점을 V4에 구축하고 있는 한국기업들은 최근 V4 경제의 물가상승, 생산비 급증, 인력난 등으로 어려움을 겪고 있다. 한편 최근 EV 및 EV 배터리 부문의 중국기업은 헝가리에 집중적으로 진출하였다. 현재 시제품 생산 단계에 있으며 곧 생산을 본격화할 예정이나, EU 시민의 부정적인 대중국 인식 변화와 EU 차원의 대중국 규제에 직면해 있다.

표 4-1. 한국기업과 중국기업의 대V4 투자 비교

구분	주요 투자국	투자 시기	투자 부문	주요 현안
한국	2000년대 체코, 슬로바키아 중심, 최근 폴란드, 헝가리 중심	2000년대 중반 이후 지속적 투자	자동차, 전자, EV 배터리 등 다양	물가상승, 생산비 급증, 인력난
중국	헝가리 중심, 슬로바키아 일부	2020년 이후 투자	EV 및 EV 배터리 부문에 집중	부정적 대중 인식, EU의 대중 규제

자료: 저자 작성.

2. 정책적 시사점

가. 한국기업 중동부유럽 진출 전략

1) 당면과제 관련 대응 방안

기업 진출로 인한 인권·노동·환경 등의 문제가 해당 지역에서 빈번하게 갈등을 유발하고 있다. 이는 해당 지역에 진출한 기업의 이미지를 훼손할 뿐만 아니라 현지 규제 당국과의 마찰을 초래할 수 있다. 특히 EU의 경우 노동과 환경 같은 보편적 가치나 사회적 문제를 규범화하려는 경향이 강하다는 점을 숙지해야 한다. EU의 높은 노동 및 인권·환경 관련 규제 준수와 기준을 충족하기 어려운 기업은 EU 시장 진출 기회를 포착하는 데 어려움을 겪을 수밖에 없다. 따라서 기업 차원에서는 ESG 경영 및 기업의 사회적책임(CSR) 역량을 강화함으로써 현지에서 기업 이미지를 제고하고 EU의 규제 대상이 되지 않도록 유의해야 한다.

또한 최근 EU 차원에서 경제안보 전략이 강화되고 있다는 점을 유의해야 한다. 2장 및 3장에서 전술한 바와 같이 전략적 분야에 대한 외국인 의존도 심화와 경제안보 위협을 효과적으로 막겠다는 것이 핵심이다. EU 차원의 경제안보 강화는 V4 국가에도 영향을 미칠 것으로 보이는데, 외국인투자 심사 및 역외보

조금규정(FSR) 적용을 강화할 전망이다. 특히 배터리 전기차(BEV) 관련 외국인 투자에 대해 매우 민감한 반응을 보일 것으로 예상된다. 이 분야는 중국기업은 물론 우리나라 기업의 대V4 주요 투자 업종에 해당되므로 각별한 주의가 필요하다. EU의 경제안보 전략 측면에서 발현되는 규제는 결국 자국 산업을 보호하고 경쟁력을 제고하려는 의도가 있으며, 보호무역주의 성향을 갖고 있다. 따라서 EU 차원의 경제안보 전략 변화에 따른 새로운 규제 논의 동향을 면밀히 관찰하고 우리나라 기업에 미치는 영향을 종합적으로 파악해야 한다. 역외보조금, 반보조금 조사 등을 비롯해 다양한 분야에서 등장한 EU의 규제는 추가적인 준수비용을 수반함으로써 EU에 진출한 우리나라 기업에는 새로운 부담이 될 수 있다. 반면 규제 준수를 위한 투명한 경영 강화, 공정한 경쟁 준수 노력을 통해 EU의 국제 협력 파트너로서 우리나라 기업이 우위를 점할 수 있는 기회가 될 수 있다.

한국은 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아 등 비세그라드 4국(V4) 전반에 대한 투자 진출이 최근 20년 동안 활발하게 이루어졌다. 폴란드는 LG전자, LG화학, LG에너지솔루션 등 LG그룹과 협력업체 중심으로 한국기업의 투자 진출이 이루어졌다. 그리고 기아자동차와 협력업체는 슬로바키아에 현대자동차와 협력업체는 체코에 진출하였다. 헝가리에는 삼성전자, 삼성SDI, SK온 등이 진출해 있다. 삼성전자는 슬로바키아, 폴란드 등 V4 국가에 다양한 투자를 진행하였다. 최근 들어 한국 EV 배터리 산업의 대EU 투자는 폴란드와 헝가리를 중심으로 이루어지고 있다.

한편 중국은 최근 5년 동안 헝가리에 EV 및 EV 배터리를 중심으로 대규모의 투자를 집중적으로 진행하고 있다. 2022년 한국에 이어 헝가리 내 FDI 순위에서 2위를 기록했던 중국은 2023년에는 중국의 총유럽투자 중 44%를 헝가리에 집중하였고, 2024년까지 2년 연속 헝가리의 최대 투자국으로 자리매김하였다.⁷³⁾ 특히 2024년에는 중국이 52억 유로를 투자하여 헝가리 전체 의

국인직접투자 유치 금액의 51%를 점하였다. BYD, CATL 등 헝가리에 투자 진출한 중국기업은 규모와 가격 경쟁력은 물론 기술 측면에서도 탁월한 것으로 알려진다.⁷⁴⁾

최근 중국기업의 대규모 중동부유럽 진출에 대해서는 기본적으로 [표 4-1]에 나타난 양국의 차별성에 기반하여 대응할 필요가 있다. 우리 기업은 V4 전반에 이미 구축된 우리의 협력 기반을 폭넓게 활용할 필요가 있다. 헝가리를 제외한 나머지 3개국에서는 유럽의 글로벌 OEM이 지정학적 위험과 EU와 중국 간의 잦은 긴장 때문에 중국기업에만 의존하고 싶어 하지 않는 점을 적극 활용하면 협력을 강화할 수 있을 것이다. 특히 한국은 V4와 다자협력을 적극 추진하고 있어 정부 차원의 협력 의제와 기업 간 전략적 제휴가 잘 연결되도록 한국과 V4 정부 간 협력 프레임을 최대한 활용할 필요가 있다.

2) 중장기 진출 전략

2장 4절에서 살펴본 바와 같이 한국기업이 유럽에서 가장 많이 진출해 있는 V4는 더 이상 EU 역내에서 가장 저렴한 생산비와 인건비를 활용할 수 있는 지역이 아니다. 이에 따라 제조업 중심, V4 중심의 중동부유럽 진출 전략 또한 더 이상 유효하지 않다. 게다가 중국기업의 대규모 헝가리 진출로 인해 기존 진출한 국기업과 중국기업 간 경쟁 심화와 인력난 가중 등도 예상된다. 즉 한국기업의 중동부유럽 진출의 기본 틀을 전반적으로 재검토해야 할 시점이다. 2장 4절의 당면과제를 고려한 한국기업의 새로운 중동부유럽 중장기 진출 전략에는 첫째, 진출 목표 재점검, 둘째, 진출 지역 확대, 셋째, 진출 부문 다양화 및 심화 등을 고려해야 할 것이다.

73) KOTRA 부다페스트 무역관 자료(2025. 6. 19.~24., 부다페스트 현지 출장).

74) 현지 중국 투자 전문가 인터뷰(2025. 6. 19.~24., 부다페스트 현지 출장).

가) 진출 목표 재설정

그동안 한국기업의 V4 진출은 주로 유럽의 생산거점 구축을 1차 목표로 추진해왔으나, V4 국가의 현지 기업 경영 여건이 변화하고 있어 목표의 재설정이 필요하다. 특히 이미 소득수준이 선진국 수준에 들어선 체코의 경우 생산거점에서 거대 유럽시장을 대상으로 판매, 홍보, 마케팅, 교육, 서비스 등의 총괄 활동을 하는 한국기업 거점으로서의 전환이 필요하다. 유럽시장의 판매 총판이나 서비스 총판은 그동안 독일 등 EU 내 핵심 선진국에서 많이 이루어졌다. 이러한 역할을 인프라가 잘 구축되어 있고 최근 들어 선진국 대열에 합류한 체코 등으로 이전하는 것이다.

총판, 교육 및 서비스를 총괄하는 거점을 수립할 목적으로 체코에 새롭게 진출한 의뢰서비스 부문의 한국기업 A사의 사례는 향후 한국기업의 V4 진출 목표 재설정에 중요한 시사점을 제공할 수 있다.⁷⁵⁾ A사는 2006년 유럽, 중동·아프리카 지역 사업을 위해 독일에 법인을 설립하였다. 2006~15년 약 10년간 직판과 간접판매 영업망을 확충하였으나, 성장은 담보 상태였다. 이에 2016년부터 사업전략을 수정하고 유럽 사업 거점을 비용 및 교육을 연계하여 사업이 용이한 거점으로 이동을 검토하였고, 2019년 독일의 유럽법인이 관할하는 영업지역을 재정리하는 계획을 수립하였다.

상기 계획의 실천으로 2021년 독일에 있던 유럽법인을 체코 프라하로 이전하였고, 독일의 기존 법인은 독일 역내 영업으로 영업지역을 변경하였다. 2023년부터는 유럽법인에서 체코 직판을 개시하였다. 2023년 체코 직판을 시작할 당시 딜러 실적은 2억 원 정도였으며, 2025년에는 약 10억 원 정도로 예상된다. 체코 프라하의 유럽총괄법인 총매출액은 2023년 150억 원, 2024년 190억 원이었으며, 2025년에는 227억 원, 2026년에는 280억 원 정도로 예상된다. 이 가운데 직판법인은 총매출액이 2023년 15억 원, 2024년 57억 원 정도였으며,

75) 체코 진출 A기업 면담(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

2025년에는 120억 원, 2026년에는 190억 원 정도가 예상된다.

A사가 독일에서 체코로 유럽법인 거점을 이전한 주요 목적과 동기는 다음과 같다. 첫째, 전적으로 유럽 딜러 영업 목적의 법인운영 거점으로써 체코 프라하를 활용하기 위한 것이다. 둘째, 교육 및 기술서비스 사업지원을 통해 사업을 확장하기 위함이었다. 이를 위해 독일과 대비해 운영비용을 효율화해야 했다. 셋째, 교육사업 입지조건상 독일 프랑크푸르트보다 프라하 선호도가 더 높게 나타났다. 넷째, 영어 가능 인력의 인건비가 상대적으로 낮았다. 다섯째, 독일 대비 낮은 물가로 운영 효율화와 수익 개선이 가능하였다.

최근 들어 성장률이 다소 둔화되었지만, 독일에서의 유럽 지역 실적에 대비하여 체코 이전 이후 유럽총괄법인은 매년 40억 원 정도 매출이 성장하였다. 성장률 둔화의 주요 원인은 체코 프라하 거점의 문제이기보다는 유럽 내 빠른 제품 트렌드 변화에 대응해 제품개발을 하지 못했다는 한계가 결정적이다. 또한 유럽 내 의료기기 인허가 시행에 따른 허가일정 지연 문제와, 유럽 내 기업들의 빠른 제품 대응 및 카피 제품 제조 및 유통업체 성행, 각국의 상이한 의료기기 유통요건 제도 요구 등도 성장 둔화의 주요 요인들이다.

요약하자면 A사가 교육, 홍보, 마케팅을 총괄하는 유럽총괄법인을 체코에 설립한 이유는 우선 법인 거점이었던 독일과 대비해 체코의 운영비용이 상대적으로 낮고 인적자원 수준도 괜찮은 편이기 때문이다. 또한 체코는 입지적으로 독일 못지않게 유럽대륙 중앙에 위치하고 있고, 산업 인프라가 훌륭한 편이며, 지속적으로 개선되고 있다. 특히 성장세가 빠른 동유럽 사업 전략 추진에 용이한 위치이기도 하다.

나) 진출 지역 확대

2000년대 중반 이후 한국기업의 진출이 집중되었던 V4는 생산거점 조건에서 가장 중요한 입지조건인 생산비와 인건비 및 고용 여건이 어려워졌다. 특히

체코는 전술한 바와 같이 이미 소득수준이 선진국 수준에 도달하여 EU 가입 초기처럼 저렴한 인건비와 생산비용을 활용할 목적으로 투자 진출을 하기 어려운 상황이다. 최근 체코 진출 기업 간담회에서 우리 기업들은 체코는 인건비 자체가 높을 뿐 아니라 자연실업률 상태이기 때문에 기본적으로 인력을 조달하기에 많은 어려움을 겪고 있다고 밝혔다.⁷⁶⁾ 2025년 말 기준 독일의 유럽총판, 연구개발 센터, 서비스 센터, 콜센터 등이 일부 체코로 이전하는 등 한국기업 진출이 소규모로 이루어지고 있으며, 생산법인 진출은 거의 없다. 최근 현대자동차에 자동차 램프를 납품하는 한국 업체가 체코 진출을 신중하게 검토한 바 있으나, 결국 폴란드로 결정하였다. 체코의 상황은 폴란드와 헝가리에서도 재연될 가능성이 매우 크다. 특히 헝가리는 중국기업의 대규모 진출로 인해 제한된 노동시장에서 고용 관련 경쟁이 더욱 심화될 전망이다.

한국기업의 V4 진출 목적 중에서 생산거점 구축이나, 유럽시장 거래처로의 적기 납품을 목적으로 하는 투자진출은 대상 지역을 넓은 범위로 확대해야 할 시점이다. 예를 들면 EU 회원국인 루마니아와 불가리아 등 동(東)발칸지역이나 세르비아 중심의 서(西)발칸지역의 EU 가입후보국으로 진출 대상지역을 확대해볼 필요가 있다. 또한 자체 시장은 크지 않지만, 북유럽 경제와 연계성이 큰 발트 3국도 한국기업의 진출 대상지역에 포함시킬 수 있다.⁷⁷⁾

EU 역내 및 쉥겐 지역⁷⁸⁾ 내에 생산거점을 두어 유럽 전역에 신속한 납품이 필요한 경우에는 우선 루마니아와 불가리아 진출을 고려해볼 수 있다. 2007년에 EU에 가입한 루마니아와 불가리아는 부패와 경제개혁 부진, 유럽 공동의 국경관리 역량 부족 등으로 쉥겐 가입이 계속 지연되었다. 최근 상기 2개국의 쉥겐 가입을 위한 노력은 2024년 3월 31일 항공과 해상에 한정된 쉥겐 가입으로

76) KOTRA 프라하 무역관 면담(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

77) 이철원, 임유진, 김초롱(2025), 「북유럽 및 발트 3국의 탈러시아 경제 정책 서오가 및 전망」, pp. 126~131.

78) 쉥겐 지역(Schengen Area)은 1985년에 서명된 쉥겐 조약이 적용되는 유럽의 29개 국가의 영역을 의미한다. 이는 유럽 대륙의 공동 국경(항공, 해양, 육상 등) 관리 시스템이 적용되는 지역으로 상품, 서비스, 노동, 자본 등 4대 이동의 자유가 보장된다. 위키백과, 「셥겐 지역」(검색일: 2024. 12. 23.).

이어졌으며, 최종적으로 2025년 1월 1일부로 육상 부문의 쉥겐 가입이 완료되었다. 루마니아와 불가리아는 V4 국가에 비해 아직도 인프라 부분이 미비한 점이 있으나, 이에 대한 개발을 지속하고 있고 최근에 확장된 쉥겐 지역 내에서는 가장 생산비와 인건비가 저렴하고 고용 여건도 V4에 비해 상대적으로 양호한 편이다. 특히 불가리아는 2026년 유로존 가입을 앞두고 있어 유로존 내에 생산 거점을 두는 것이 유리한 업종의 경우에는 불가리아를 신중하게 검토해볼 수 있다.

동발칸지역으로의 중단기 확대 전략과 함께 중장기적으로 서발칸의 EU 가입 후보국으로 우리나라의 경제협력 지평을 넓혀야 할 시점이며, 이는 세르비아를 중심으로 이루어져야 할 것으로 보인다. 2024년 9월부터 세르비아와 우리나라는 EPA 협상을 개시하였다. 또한 현재 EU 가입 후보국 중 가입 가능성과 가입 의지 측면에서 후보국에서 열외로 취급되는 튀르키예를 제외하면 세르비아에 한국기업이 가장 많이 진출해 있고 교역 규모도 가장 크다. 이와 함께 세르비아는 서발칸지역에서 경제규모, 산업 발전, 풍부한 노동력 측면에서 한국과의 경제협력 잠재력이 가장 크다. 이 밖에도 헝가리와 국경을 접하고 있는 세르비아는 중국의 대표적인 BRI 사업인 세르비아 베오그라드-헝가리 부다페스트 철도 현대화 사업과 헝가리의 최근 인력난 등을 고려하면 한국기업의 1차적인 서발칸지역 진출 대상국으로 검토할 만하다. 한국기업이 세르비아를 비롯한 서발칸지역의 EU 가입후보국에 어떠한 전략과 목표를 가지고 진출하고 있고 향후 어떠한 전략으로 접근해야 하는가에 대한 자세한 분석은 2026년의 후속 연구로 적극 추진해볼 필요가 있다.

다) 진출 부문 다양화

한국기업의 중동부유럽 진출은 EU 가입 초기 10년에는 자동차와 전자 산업을 중심으로 제조업 생산거점의 역할이 핵심이었던바, 진출 부문이 매우 제한적이었다. 최근 10년간 한국기업의 중동부유럽 진출도 EV 배터리 부문을 중심

으로 이루어지고 있다. 하지만 최근에는 제약·바이오, 에너지, 방산, 판매 및 서비스 부문으로 진출 범위가 확대되고 있다. 이는 제조업 생산기지 역할에 대한 V4의 비즈니스 환경이 한계에 도달한 상황에 대한 대응으로 체코를 비롯한 선진화가 진행되고 있는 시장을 한국기업이 다른 차원으로 접근하고 있기 때문이다. 최근까지도 한국의 제조업 생산설비가 활발하게 투자 진출하고 있는 폴란드와 헝가리에서도 점차 그 한계가 나타나고 있어 체코와 유사한 상황이 전개될 가능성이 점점 커지고 있다. 따라서 향후 V4에 대한 한국기업의 진출은 특정 산업에 국한되지 않고 다양한 산업, 다양한 경제협력 톨을 통해 전개되어야 할 것이다. 체코 원전 수주 이후 에너지 및 건설 협력, 폴란드와의 방산 협력 이후 인근 국가로의 확대, 유럽의 바이오 및 의료 서비스 시장 진출 거점 구축 사례를 참고할 수 있다.

한국수력원자력을 비롯한 팀코리아가 최근 체코 원전을 수주함에 따라 향후 전력을 비롯한 체코 에너지 부문으로의 한국기업 진출이 유망하다. 전력 부문의 관련 체코 기업의 인수합병을 통한 진출이 유효적절하며, 이 부문에서 한-체코 산업협력 강화가 기대된다.⁷⁹⁾

체코는 EU 지침과 국가에너지 계획에 의거해 2033년까지 에너지 분야의 탈석탄을 위해 원전 및 재생에너지 동시 개발을 추진하고 있어 한국과 이 분야의 협력이 매우 유망하다. 석탄과 우라늄 생산국인 체코는 원전에 대한 의존도가 높은 편으로 현재 전체 전력생산에서 석탄이 44%, 원전이 40%에 달하는 비중을 차지하고 있으며, 이를 통해 전력 순수출국 지위를 유지하고 있다. 한수원이 최종 수주한 두코바니 원전에서 보는 바와 같이 체코는 신규 원전 추가 건설에 박차를 가하고 있고, 태양광 및 풍력 등 대체에너지 개발도 한창이다. 또한 신규 발전소를 건설하고 재생에너지 중심의 전력공유제 시행에 따라 송배전 부문에서도 인프라를 확충하며, 스마트전력망과 변전소 신설 투자도 지속할 전망이다. 2050년까지 국가에너지 관련 부문에 대한 한국기업의 관심 또한 요구된다. 2050년까지 국가에너지

79) KOTRA 프라하 무역관 면담(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

지계획에 근거해 체코는 원전 비중을 36~50%로, 재생에너지는 43~56%까지 확대하는 것이 목표이다. 현재 체코는 두코바니 4기와 테멜린 2기를 합쳐 총 4.29GW에 달하는 6기의 원전을 운영하고 있으며, 앞으로 추가적으로 4기의 원전 건설을 계획하고 있다. 이 가운데 한수원이 두코바니 2기(5·6호기) 원전을 최종 수주하였으며, 당국은 추가 2기(테멜린 3·4호기)에 대해서도 한수원과 우선 협상을 진행할 예정이다. 두코바니 원전은 2029년 착공, 2036년 완공을 목표로 하고 있으며, 이 과정에서 한국과 체코의 전력 기업 혹은 기자재 기업 간 양국의 협력이 활발해질 것으로 기대된다.

2장에서 살펴본 한국과 폴란드의 방산 협력은 단발성에 그치지 않고 향후 30년간 한·폴란드 경제 관계 확대 기반의 틀을 마련했다고 평가된다.⁸⁰⁾ 이처럼 폴란드에 유럽 진출의 거점을 구축한 한국 방산은 루마니아, 에스토니아 등 인근의 여타 중동부유럽 국가로 진출을 확대하고 있으며, 최근에는 노르웨이를 비롯한 북유럽으로의 진출도 추진되고 있다.

나. 정부차원의 진출 지원 방안

지금까지 살펴본 기업차원의 진출 전략과 함께 기업이 스스로 해결할 수 없는 고용 및 인력난, 중국기업과의 경쟁, 한·EU 협력 및 한·V4 협력, 현지 거주 여건 개선 등에 대한 정부차원의 지원이 동반되어야 할 것이다. 특히 현지 진출 기업의 고용 문제는 정부차원의 고위급 회담과 다자협력에서 주요 의제로 다룰 필요가 있다. 이와 함께 V4 국가의 「외국인고용법」을 비롯한 현지 고용 현황과 대응 방안에 대한 전반적인 연구와 조사를 통해 관련 실행 세칙이 현지 당국에서 한국기업에 유리하게 변화될 수 있도록 정부차원의 정책 제안도 요구된다. 따라서 후속연구 주제로 ‘중동부유럽의 고용여건 분석과 대응 방안’을 추천한다.

우리나라는 최근 한·EU 디지털 파트너십, 호라이즌 유럽 참여, 스마트시티

80) 이철원, 김초롱(2022), 「대러시아 제재가 중동부유럽 경제에 미치는 영향과 시사점」, p. 121.

표준 협력, ICT 표준화 전략 개발 협력 등 EU와 활발한 협력 프로젝트를 수행하고 있다. 아직 한국의 대형 반도체 제조업체가 직접 EU에 대규모 생산설비를 구축하는 형태로 투자 진출한 사례는 없지만, EU의 반도체 공급망 재편과 투자 확대로 한국 반도체 소부장 기업들의 EU 진출 기회는 충분하다. KOTRA는 우리 기업들이 유럽 반도체 공급망에 성공적으로 진출할 수 있도록 적극적으로 지원하고 있다. 지난 2023년 10월 독일 뮌헨에서 KOTRA는 우리 반도체 소부장 기업들이 안정적으로 유럽시장에 진출하도록 지원하기 위해 ‘한-유럽 반도체 데이(KESD)’를 개최한 바 있다. 이러한 사례를 V4 국가로 확대해볼 필요가 있다.

한국 교민의 V4 현지 체류에 있어 가장 자주 언급되는 것이 의료, 교육, 주거 서비스 등인바, 이에 대한 개선을 위해 정부 차원의 지원이 필요하다. 이는 특히 현지 주재 한국대사관을 중심으로 하는 현지 교민 지원활동으로 상기 세 가지 부문을 최우선으로 고려할 필요가 있다.⁸¹⁾ 특히 의료서비스가 한국과 체제가 달라 불편한 점이 많고, 교육에 있어서도 국제학교 규모가 수요에 미치지 못하는 측면이 있다. 병원의 주치의 제도에 의한 의료서비스를 제공받기가 어렵고, 산업 전력은 상대적으로 저렴한 반면 가정의 전기료 부담이 크다. 최근 급격한 인플레이션과 에너지 가격 급등으로 주거비가 크게 상승하였고 대체로 외식비 등을 비롯한 생활비 부담이 대폭 증가하였다.

비자 발급, 재발급 서비스, 세금 납부, 운전면허 발급 등 은행 및 관공서 행정 서비스가 매우 후진적이라는 점도 불만 요인이다. 특히 헝가리의 경우 오르반 총리가 트럼프와 친분을 과시하면서 이민, 비자 관련 제도를 강화하는 등 트럼프와 유사한 정책을 추진하려는 경향을 보여 기존 비자의 연장은 비교적 수월한 편이나, 신규비자 발급은 매우 까다롭다. 대체로 V4 파견 주재원의 경우 출장 업무 목적에 맞는 비자 발급이 필요하고 이러한 비자 발급에 있어 관료주의

81) KOTRA 부다페스트 무역관 & 프라하 무역관, 현지 진출 한국기업 면담 자료 종합(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

가 존재한다. 비교적 선진화된 체코의 경우에도 비자 발급이 3개월 이상 지연되는 경우가 종종 발생한다. 체코의 민간 부문에서는 디지털화가 상당 수준 진행되었으나 공공행정 측면에서 전산화가 많이 뒤처져 있고, 특히 우편 서비스가 후진적이다. 한수원은 대규모 인력 수급이 필요하여 1개월 만에 발급되는 패스트 트랙을 체코 정부에 요청하여 이를 활용하고 있으며, 최근 현대차 또한 이를 활용하고 있다.

참고문헌

[국문자료]

- 김남석. 2025. 「아시아의 공급망 분열 속 한국의 해외직접투자(FDI)」. 제15차 KIEP-IMF 공동컨퍼런스 발표자료.
- 김윤정, 이철원, 오탈현, 김초롱, 강유덕. 2023. 『중동부유럽으로의 EU 확대 평가와 향후 전망』. 대외경제정책연구원.
- 강유덕, 임유진. 2016. 『중동부유럽의 경제구조 변화와 한국기업의 진출 전략』. 대외경제정책연구원.
- 오탈현. 2023. 「EU 경제안보전략의 주요 내용과 시사점」. KIEP 세계경제 포커스 23-24. 대외경제정책연구원.
- 이철원, 김초롱. 2022. 『대러시아 제재가 중동부유럽 경제에 미치는 영향과 시사점』. 연구자료 22-11. 대외경제정책연구원.
- 이철원, 임유진, 김초롱. 2025. 『북유럽 및 발트 3국의 탈러시아 경제 정책 성과 및 전망』. 연구자료 25-03. 대외경제정책연구원.
- 장영욱, 오탈현. 2021. 「EU 신(新)통상전략의 주요 내용과 시사점」. KIEP 세계경제 포커스 21-14. 대외경제정책연구원.
- 장영욱, 이철원, 나수엽, 이현진, 임유진. 2023. 『유럽 주요국의 경제안보 분야 대중국 전략과 시사점』. 대외경제정책연구원.
- 조동희, 김종덕, 장영욱, 오탈현, 이현진, 정민철, 윤형준, 강유덕. 2021. 『한-EU FTA 10주년 성과 평가 및 시사점』. 연구보고서 21-31. 대외경제정책연구원.

[영문자료]

- EIU. 2025. “One click report: Poland.”
- _____. 2025. “One click report: Slovakia.”
- European Commission. 2019. “EU Trade Policy Review.”
- _____. 2025. “Joint Communication on Strengthening Economic Security.”
- European Parliament. 2021. “EU-China Relations and Strategic Autonomy.”

- Gutermuth, A. and Sara Routsis. 2025. "The Foreign Subsidies Regulation: Where Do We Stand 18 Months Into Implementation of the Notification Obligations." Arnold & Porter.
- Markusen, J. and K. Maskus. 2001. "Multinational Firms and the Theory of International Trade."
- MERICS. 2023. "China's Economic Presence in Europe."
- Nawrotkiewicz, Joana. 2025. "Red Flags or Economic Gains? The Reality of Chinese FDI in Poland."
- Remžová, Dominika. 2025. "The cost of Going Green: Chinese EVs and Their Local Impact in Slovakia."
- Rod, Z. 2025. "From Promises to Perils: Unpacking China's Interference in the Visegrad Group."
- Šebeňa, M. *et al.* 2025. "Central Europe-East Asia EV Nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese Electric Vehicle and Battery Investment in the V4 Countries." CEIAS. (May)
- Szunomár, Á. 2024. "From Zero to Hero? Chinese Investment in Electric Vehicle Supply Chains in the Visegrád Four."

[중문자료]

商务部对外投资和经济合作司·商务部国际贸易经济合作研究院·中国驻捷克大使馆经济商务处. 2025 「对外投资合作国别(地区)指南—斯洛伐克」.

[온라인 자료]

- 「'1.7조원' 실탄 마련한 셀트리온헬스케어 유럽 전진기지는?」. 2021. 『머니투데이』. (8월 6일). <https://www.mt.co.kr/stock/2021/08/06/2021072908080531346>(검색일: 2024. 12. 23.).
- 방위사업청. 2025. 「새정부 첫 대형 방산수출 계약 확정, 폴란드 K2전차 추가계약 공식 발표」. 보도자료. (7월 2일). <https://www.dapa.go.kr/dapa/doc/selectDoc.do?bbsSeq=326&docSeq=21346&menuSeq=3069>(검색일: 2026. 1. 5.).
- 위키백과. 「송겐 지역」. https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%86%85%EA%B2%90_%EC%A7%80%EC%97%AD(검색일: 2024. 12. 23.).
- 셀트리온. 2024. 「셀트리온, 스위스 유통 제약사 아이콘(iQone Healthcare Switzerland) 인수... 유럽 사업 확장 추진」. (11월 15일). <https://www.celltrion>.

- com/ko-kr/company/media-center/press-release/3515(검색일: 2025. 10. 15.).
- EMERiCs 중동부유럽. 2023. 「[이슈트렌드] 헝가리, 중국의 대규모 투자로 양국 경제 협력 관계 한층 강화」. <https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?mid=a10200000000&systemcode=07&brdctsNo=343917>(검색일: 2025. 10. 28.).
- KOTRA. 「2025 해외진출 한국기업 디렉토리」. https://dream.kotra.or.kr/kotra-news/cms/com/index.do?MENU_ID=1350(검색일: 2025. 9. 23.).
- Atlantic Council. 2025. “Czechia’s policy on China: Swinging between engagement and de-risking.” <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/czechias-policy-on-china-swinging-between-partnership-and-de-risking/>(검색일: 2025. 11. 20.).
- _____. 2025. “Hungary’s policy on China: Doing Beijing’s bidding.” <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/hungarys-policy-on-china-doing-beijings-bidding/#:~:text=BYD%20first%20opened%20an%20electric%20bus%20factory,environmental%20degradation%2C%20and%20perceptions%20of%20E2%80%9CChinese%20colonization.%E2%80%9D>(검색일: 2025. 10. 28.).
- _____. 2025. “Poland’s policy on China: From partnership to skepticism.” <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/polands-policy-on-china-from-partnership-to-skepticism/>(검색일: 2025. 12. 10.).
- BLUE EUROPE. 2024. “The Implications of CEFC’s Investments in the Czech Republic for the Future of Chinese Investment in the CEE Region.” <https://www.blue-europe.eu/analysis-en/full-reports/the-implications-of-cefcs-investments-in-the-czech-republic-for-the-future-of-chinese-investment-in-the-cee-region/>(검색일: 2025. 11. 20.).
- Centre for European Reform. 2025. “Freezing EU funds: An effective tool to enforce the rule of law?” <https://www.cer.eu/insights/freezing-eu-funds-effective-tool-enforce-rule-law>(검색일: 2025. 10. 28.).
- “China, Slovakia forge closer ties amid EU trade disputes.” 2024. *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/china/chinas-xi-underscores-benefits-cooperation-with-slovakia-during-ficos-visit-2024-11-01/>(검색일: 2025. 11. 15.).

- “China’s Gotion, partner InoBat to build Slovakia EV battery plant.” 2024. *Reuters*. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-gotion-partner-inobat-build-slovakia-ev-battery-plant-2024-06-20/>(검색일: 2025. 11. 3.).
- “EU Probes BYD Plant in Hungary over Unfair Chinese Subsidies.” 2025. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/0ef28741-6194-4ee6-8f23-945415de7458>(검색일: 2025. 11. 20.).
- Euractiv. 2025. “Czech government blocks Chinese investment over spy fears.” <https://www.euractiv.com/news/czech-government-blocks-chinese-investment-over-spy-fears>(검색일: 2025. 10. 29.).
- European Commission. 2024. “Commission Approves €267 Million Slovak State Aid Measure to Support Volvo Cars’ New Electric Vehicle Plant.” https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_1882(검색일: 2025. 11. 15.).
- Eurostat. “Current account, main components, net balance - quarterly data, % of GDP[tipsbp41].” https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tipsbp41__custom_19407918/default/table(검색일: 2025. 12. 20.).
- _____. “EU Direct Investment Positions, Flows and Income, by Countries (BPM6) [bop_fdi6_geo].” https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/bop_fdi6_geo/default/table(검색일: 2025. 12. 21.).
- _____. “Gross value added and income by main industry (NACE Rev.2) [nama_10_a10].” https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_a10__custom_19213650/default/table(검색일: 2025. 12. 5.).
- _____. “International Trade of EU, the Euro Area and the Member States by SITC Product Group [ext_lt_intertrd].” https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ext_lt_intertrd/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=5910b675-34d4-4c50-86e7-7e66ea8cfb73(검색일: 2025. 12. 21.).
- _____. “Unemployment rate - annual data [tipsun20].” <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tipsun20/default/table>(검색일: 2025. 12. 4.).
- _____. “Unemployment rate by age [tepsr_wc170].” https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tepsr_wc170/default/table(검색일: 2025. 12. 4.).

GMF. “Chinese state-controlled CITIC takes over CEFC assets in Czech Republic.” <https://securingdemocracy.gmfus.org/incident/chinese-state-controlled-citic-takes-over-cefc-assets-in-czech-republic/> (검색일: 2025. 11. 12.).

“Hungarian families say area risks becoming a ‘battery wasteland’ in wake of Chinese lithium plant.” 2024. *Euronews*. <https://www.euronews.com/green/2024/09/08/hungarian-families-say-area-risks-becoming-a-battery-wasteland-in-wake-of-chinese-lithium>(검색일: 2025. 11. 5.).

“Hungary opens up to Chinese tech despite protests.” 2024. *BBC*. (April 27). <https://www.bbc.com/news/world-europe-68848770>(검색일: 2025. 11. 5.).

JE Bridge. 2025. “Latest Trends in Manufacturing Investment by Foreign Companies in Slovakia.” [https://jebridge.jp/en/2025/09/02/slovakia-foreign-manufacturing-investment/#:~:text=Automotive%20Industry:%20Large%2DScale%20Projects%20Including%20Eastern%20Europe’s,investments%20in%20electric%20vehicles%20\(EVs\)%20are%20accelerating](https://jebridge.jp/en/2025/09/02/slovakia-foreign-manufacturing-investment/#:~:text=Automotive%20Industry:%20Large%2DScale%20Projects%20Including%20Eastern%20Europe’s,investments%20in%20electric%20vehicles%20(EVs)%20are%20accelerating)(검색일: 2025. 11. 5.).

Lighthief. “Chinese solar investors in Poland.” <https://lighthief.com/chinese-solar-investors-in-poland/>(검색일: 2025. 12. 11.).

Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China. 2024. “Joint Statement between the People’s Republic of China and the Slovak Republic on the Establishment of a Strategic Partnership.” https://www.fmprc.gov.cn/eng/zy/gb/202412/t20241217_11495557.html (검색일: 2025. 11. 13.).

Portal Polskiego Radia SA. 2025. “Polish, South Korean arms makers to sign cooperation deal.” (December 29). <https://www.polskieradio.pl/395/7784/Artykul/3626899,polish-south-korean-arms-makers-to-sign-cooperation-deal>(검색일: 2026. 1. 5.).

SCMP. 2025. “How Hungary became China’s new factory hub in the heart of Europe.” <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3313686/how-hungary-became-chinas-new-factory-hub-heart-europe>(검색일: 2025. 10. 27.).

Slovak Spectator. 2025. “Slovakia has attracted a new Chinese investor to the

east.” <https://spectator.sme.sk/business/c/slovakia-has-attracted-a-new-chinese-investor-to-the-east>(검색일: 2025. 11. 3.).

State Council the People’s Republic China. 2024. “China-Hungary Joint Statement on the Establishment of an All-Weather Comprehensive Strategic Partnership for the New Era.” https://english.www.gov.cn/news/202405/10/content_WS663d3b83c6d0868f4e8e6eb0.html (검색일: 2025. 10. 24.).

“US-China tariff hikes affect Polish container terminal sale.” 2025. *DW*. <https://www.dw.com/en/us-china-tariff-hikes-affect-polish-container-terminal-sale/a-72214420>(검색일: 2025. 12. 10.).

“Volvo to create 3,300 jobs at EV plant in Slovakia.” 2022. *Reuters*. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volvo-cars-build-electric-only-plant-slovakia-2022-07-01/>(검색일: 2025. 11. 15.).

World Wide Mobility. “Top Car Manufacturing Countries in Europe.” <https://worldwidemobility.io/blog/top-car-manufacturing-countries-in-europe>(검색일: 2025. 12. 23.).

[DB 자료]

한국수출입은행. 해외직접투자통계. <https://stats.koreaexim.go.kr/>(검색일: 2025. 10. 1.).

CEIAS. “Central Europe-East Asia EV Nexus Tracker.” <https://evnexustracker.ceias.eu/map/>(검색일: 2025. 12. 1.).

Eurostat(유럽통계청) DB. <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>(검색일: 2025. 12. 3.).

KITA. K-stat. <https://stat.kita.net/>(검색일: 2025. 10. 13.).

Rhodium Group China Cross-Border Monitor(검색일: 2025. 12. 10.).

[인터뷰]

KOTRA 부다페스트 무역관 자료, 헝가리 진출 기업 및 현지 중국 투자 전문가 인터뷰 (2025. 6. 19.~24., 부다페스트 현지 출장).

KOTRA 부다페스트·프라하 무역관 및 현지 진출 한국기업 면담 종합(2025. 11. 10.~15., 부다페스트, 프라하 출장).

Achievements and Challenges of Korean Firms' Investment in Central and Eastern Europe

Cheolwon Lee, Suyeob Na, and You Jin Lim

Beginning in the 2000s, as Central and Eastern European countries began to join the EU in earnest, new manufacturing production bases within the EU were established in Central and Eastern Europe. This marked the beginning of a full-scale expansion of Korean companies targeting the EU market. This expansion was concentrated in the V4 (Poland, Hungary, the Czech Republic, and Slovakia) countries between 2006 and 2007. From the late 2010s until recently, Korean companies' expansion into Central and Eastern Europe shifted to investments in batteries, electric vehicles, renewable energy, and R&D, shifting investment patterns toward eco-friendly and cutting-edge industries and key supply chains. Recently, LG Energy Solution and its partners completed their secondary battery expansion in Poland, while SK Innovation, Samsung SDI, and their partners completed their secondary battery expansion in Hungary. These efforts not only address the EU's comprehensive environmental regulations and supply chain restructuring but also establish a bridgehead for entry into the European market. Meanwhile, as part of China's global supply chain restructuring strategy, large-scale greenfield investments are continuing, focusing on eco-friendly electronic components and finished automobiles. Hungary is establishing itself as a key base for China's European expansion strategy.

With 20 years having passed since Korean companies began expanding

into Central and Eastern Europe, it is crucial to assess the progress made, analyze the challenges they face, and explore solutions. The V4 region is currently emerging as a major production base in the EU. Local investment and expansion by both Korean and Chinese companies, particularly in the battery sector, have led to a labor market environment nearing full employment. Consequently, recruiting difficulties are the most significant obstacle for Korean companies operating in the region. The V4 government has recently adopted “protection of strategic industries” and “selective acceptance of foreign capital” as key economic policies. Investment policies are evolving, with a focus on welcoming foreign investment in strategic sectors and emphasizing linkages with R&D investment. China’s recent aggressive investment in Central and Eastern Europe, including Hungary, is expected to impact the local management environment for Korean companies already operating in the region. Therefore, it is crucial to develop a response strategy that goes beyond mere competition and builds on the strengths of the Korean companies operating in the region.

This study assessed the 20 years of Korean companies’ expansion into Central and Eastern Europe (CEE). It examined their motivations and strategies and analyzed their performance over the past 10 years. It also examined the prospects and challenges facing Korean companies’ expansion into CEE. Based on this analysis, it presented policy implications, including implications for the recent expansion of Chinese companies.

Compared to the initial 10 years of CEE accession, Korean companies’ investment in CEE over the past 10 years has been primarily focused on the EV and EV battery sectors, responding to EU policies. Conversely, compared to the initial 10 years, the focus on manufacturing, particularly automotive and electronics, has eased somewhat. Furthermore, Korean companies’ sectors of expansion have expanded to encompass a wider range of sectors, including biotechnology, energy, defense, and medical services.

The positive correlation between Korean companies' investment and exports remains robust over the past 10 years. Consequently, this suggests that the large-scale investment by Korean companies in CEE has led to a sustained increase in Korean exports to the region, rather than a temporary one. This could counter the traditional concern that "foreign direct investment will hollow out domestic industries." In other words, it aligns with recent major analyses showing that, in an era of global supply chain fragmentation, the expansion of overseas direct investment by Korean companies actually leads to increased regular employment and sales at domestic parent companies.

Recently, relations between China and the V4 countries have been complex and nuanced, driven by economic interests as well as political and strategic factors. Chinese investment patterns have also varied across the V4 countries. Hungary, which has shown the most pro-China stance, has become a key investment destination for Chinese companies not only within the V4 but also within Europe, thanks to its government's proactive investment promotion policies. Slovakia, which has historically had relatively minimal relations with China, is also showing signs of change by attracting Chinese investment in electric vehicles and batteries. Hungary and Slovakia have diverged from the EU's China policy, adopting a more favorable stance toward Chinese investment. In contrast, Poland and the Czech Republic, in solidarity with the EU's China strategy, are adopting a more cautious approach to relations and expressing caution regarding Chinese investment. Comparing the investment landscape of Korean and Chinese companies in the V4 reveals significant differences in the countries of investment, timing, sectors, and key issues. While Korean companies focused on the automotive industry in the mid-2000s, primarily in the Czech Republic and Slovakia, they have recently focused their investments in Poland and Hungary, focusing on EV batteries. In contrast, Chinese companies have been making large-scale investments in the EV and EV battery sectors, particularly in Hungary, since 2020. Korean companies, which have

established European manufacturing production bases in the V4 since the mid-2000s, are currently facing challenges due to rising prices, soaring production costs, and labor shortages in the V4 economies. Meanwhile, Chinese companies, which have recently focused on the EV and EV battery sectors in Hungary and are currently in the prototype production stage with plans to commence full-scale production soon, are facing changing negative perceptions of China among EU citizens and EU-level regulations on China.

To address the immediate challenges identified in the evaluation of Korean companies entering Central and Eastern Europe, companies should first strengthen their ESG management and corporate social responsibility (CSR) capabilities at the corporate level to enhance their local image and avoid being subject to EU regulations. Furthermore, given the recent strengthening of the EU's economic security strategy, they should closely monitor the new regulatory trends resulting from these changes and comprehensively assess their impact on Korean companies. Furthermore, the recent large-scale expansion of Chinese companies into Central and Eastern Europe requires a fundamentally different approach based on the differences between the two countries. Korean companies should leverage the already established cooperative foundations across the V4 to respond to China's large-scale expansion into Hungary. In the remaining three countries, excluding Hungary, cooperation can be strengthened by actively leveraging the reluctance of European global OEMs to rely solely on Chinese companies due to geopolitical risks and frequent tensions between the EU and China.

The V4, where Korean companies have the largest presence in Europe, is no longer a region with the lowest production and labor costs in the region. Accordingly, the manufacturing- and V4-centric strategy for entering Central and Eastern Europe is no longer viable. Furthermore, the large-scale expansion of Chinese companies into Hungary is expected to intensify competition with Korean companies already operating in the region and exacerbate labor shortages. In other words,

a comprehensive reexamination of the fundamental framework for Korean companies entering Central and Eastern Europe is necessary. Therefore, a new mid- to long-term strategy for entering Central and Eastern Europe for Korean companies should consider three key elements: first, reassessing entry goals; second, expanding entry regions; and third, diversifying and deepening entry sectors. In addition to the company-level entry strategies discussed so far, government support should be provided to address issues that companies cannot address on their own, such as employment and labor shortages, competition with Chinese companies, Korea-EU and Korea-V4 cooperation, and improving local living conditions.

<책임>

이철원

서강대학교 경제학 학사 및 석사

서강대학교 경제학 박사과정 수료

대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 북미유럽팀 선임연구원

(現, E-mail: cwlee@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『전후 우크라이나 재건 사업의 국제 논의와 한국기업 참여 가능성 연구』(공저, 2024)

『북유럽 및 발트 3국의 탈러시아 경제 정책 성과 및 전망』(공저, 2025) 외

<공동>

나수엽

서강대학교 경제학 석사

대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 중국팀 선임연구원

(現, E-mail: syna@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『신발전구도에 따른 중국의 금융발전 전략과 시사점』(공저, 2024)

『중국의 디지털 통상 발전 전략과 시사점』(공저, 2024) 외

임유진

연세대학교 경제학 석사

대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 북미유럽팀 전문연구원

(現, E-mail: yjlim@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『북유럽 및 발트 3국의 탈러시아 경제 정책 성과 및 전망』(공저, 2025)

『유럽의 첨단산업 지원 현황과 정책 시사점』(공저, 2025) 외

KIEP 연구자료 발간자료 목록

■ 2025년

- 25-01 아세안 주요국 여성 기업의 디지털 친숙도에 기반한 생산성 보완 연구 / 김제국·신민균·신민이
- 25-02 중국의 핵심광물 공급망 강화 전략과 시사점 / 김주혜·양평섭
- 25-03 북유럽 및 발트 3국의 탈러시아 경제 정책 성과 및 전망 / 이철원·임유진·김초롱
- 25-04 주요국의 기후기술 스타트업 육성 및 해외진출 지원 전략과 시사점 / 김은미·김소은
- 25-05 중국과 GCC의 에너지 협력 현황 및 시사점 / 김영선·유광호
- 25-06 유럽의 첨단산업 지원 현황과 정책 시사점 / 이현진·임유진
- 25-07 일본기업의 대중남미 진출 사례와 시사점 / 홍성우·김승현
- 25-08 일본의 노동력 부족 대응 전략과 시사점 / 정성춘·이정은
- 25-09 시시대의 디지털 통상규범 연구 / 강민지
- 25-10 Strategic Collaboration of Defense Industry between India and South Korea: Towards a Matured Economic Partnership / Choong Yong Ahn and Jagannath Panda
- 25-11 경제안보 관점에서 본 日·中의 글로벌 사우스 전략과 시사점 / 허재철
- 25-12 개도국의 공급망실사 대응과제와 국제협력에 대한 시사점 / 김정곤·나승권
- 25-13 브라질의 통상 다변화 전략과 시사점: 유럽과의 협력을 중심으로 / 박미숙·손은아
- 25-14 크루즈 산업 협력을 통한 동북아시아 다자협력 방안 연구 / 이정균·김범환·장하이쉬
- 25-15 지속가능한 소비인 AI 확보전략을 위한 정책연구 / 안준모·정지은·김지현
- 25-16 유럽 방위산업 강화 전략과 한-EU 협력방안 / 오태현
- 25-17 한국기업의 중동부유럽 진출 성과와 과제 / 이철원·나수엽·임유진

■ 2024년

- 24-01 핵심광물협정의 주요 내용과 정책 시사점 / 오수현
- 24-02 주요국의 사이버안보 정책과 한국에 대한 시사점 / 엄준현·이보람
- 24-03 인도적 지원이 개발도상국 경제성장에 미치는 영향 분석:
2015년 네팔 지진을 중심으로 / 정원혁·이예림
- 24-04 중국 첨단 반도체 혁신 역량 분석 연구:
고대역 메모리 및 3세대 반도체를 중심으로 / 백서인·자오야리
- 24-05 홍해 위기가 우리 경제에 미친 영향과 물류 회랑 다변화예의 시사점 /
강문수·이지은
- 24-06 주요 선진국 과학기술분야 규제 혁신 전략 분석 연구 / 최용찬·허경무

■ 2023년

- 23-01 외국인 직접투자가 베트남의 성별 임금 격차에 미치는 영향과 시사점 /
김제국
- 23-02 클라우드 서비스 해외투자 동향과 국내 규제 분석 / 이규엽·엄준현
- 23-03 동지중해 천연가스 개발 현황과 한국의 협력 방안 / 유광호·이지은
- 23-04 동남아 대양주 유권자들의 보호무역주의 성향 연구와 시사점:
필리핀, 태국, 호주, 뉴질랜드를 중심으로 / 김남석
- 23-05 WTO 서비스 국내규제 규범의 분석과 시사점 / 김준동·고준성·강준구
- 23-06 디지털 정책과 규제 변화 분석: Digital Policy Alert 통계를 중심으로 /
김지현
- 23-07 국내 전략산업 투자유치 인센티브 개편 방향 / 김준동·이성봉·김혁황
- 23-08 중국 태양광·BESS 산업의 글로벌 시장 독점화와 주요국 대응 / 김주혜
- 23-09 중국 하이난(海南) 자유무역항의 무역·투자자유화 성과와 시사점 /
김홍원·이한나
- 23-10 동티모르의 아세안 가입 지원 및 개발협력 확대 방안 / 정재완·이재호
- 23-11 산업보조금의 글로벌 확산 현황과 시사점 / 금혜윤
- 23-12 중국 전기차 배터리 기업의 해외 진출 사례 연구 및 시사점 / 최재희

KIEP 발간자료회원제 안내

- 본 연구원에서는 본원의 연구성과에 관심 있는 전문가, 기업 및 일반에 보다 개방적이고 효율적으로 연구 내용을 전달하기 위하여 「발간자료회원제」를 실시하고 있습니다.
- 발간자료회원으로 가입하시면 본 연구원에서 발간하는 모든 보고서를 대폭 할인된 가격으로 신속하게 구입하실 수 있습니다.
- 회원 종류 및 연회비

회원종류	배포자료	연간회비		
		기관회원	개인회원	연구자회원*
S	외부배포 발간물 일체	30만원	20만원	10만원
		8만원		4만원
A	East Asian Economic Review	8만원		4만원

* 연구자 회원: 교수, 연구원, 학생, 전문가풀 회원

■ 가입방법

홈페이지, 우편, FAX를 이용하여 가입신청서 송부(수시접수)
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
대외경제정책연구원 연구조정실 학술정보팀
연회비 납부 문의전화: 044) 414-1179 / FAX: 044) 414-1144
E-mail: kieppub@kiep.go.kr

■ 회원특전 및 유효기간

- S기관회원의 특전: 본 연구원 해외사무소(美 KEI) 발간자료 등 제공
- 자료가 출판되는 즉시 우편으로 회원에게 보급됩니다.
- 모든 회원은 회원가입기간에 가격인상과 관계없이 신청하신 종류의 자료를 받아보실 수 있습니다.
- 본 연구원이 주최하는 국제세미나 및 정책토론회에 무료로 참여하실 수 있습니다.
- 연회원기간은 가입일로부터 다음해 가입월까지입니다.

KIIP 발간자료회원제 가입신청서

기관명 (성명)	(한글)	(한문)
	(영문: 약호 포함)	
대표자		
발간물 수령주소	우편번호	
담당자 연락처	전화 FAX	E-mail :
회원소개 (간략히)		
사업자 등록번호	종목	

회원분류(해당란에 ✓ 표시를 하여 주십시오)

기 관 회 원 <input type="checkbox"/> 개 인 회 원 <input type="checkbox"/> 연 구 자 회 원 <input type="checkbox"/>	S 발간물일체	A 계간지

* 회원번호

* 갱신통보사항

(* 는 기재하지 마십시오)

특기사항



Achievements and Challenges of Korean Firms' Investment in Central and Eastern Europe

Cheolwon Lee, Suyeob Na, and You Jin Lim

본 연구에서는 한국기업의 중동부유럽 진출 20년을 평가하기 위해 진출 동기, 전략, 성과, 무역 효과, 향후 과제 등을 분석하였고, 이를 토대로 최근 중국기업의 진출 확대에 대한 시사점을 포함한 종합적인 대응방안을 모색하고자 하였다. 한국기업이 유럽 내 가장 많이 진출한 V4 지역은 더 이상 역내 가장 저렴한 생산비와 인건비를 활용할 수 있는 지역이 아니다. 또한 중국기업의 대규모 헝가리 진출로 기 진출 한국기업과의 경쟁 심화, 인력난 가중 등도 예상된다. 이에 따라 한국기업의 중동부유럽 진출의 기본 틀에 대한 전반적인 재검토가 필요하다. 또한 향후 한국기업의 중동부유럽 중장기 진출 전략으로 첫째, 진출 목표 재점검, 둘째, 진출 지역 확대, 셋째, 진출 부문 다양화 및 심화 등을 고려해야 할 것이다.



9 788932 225357

9 4320

ISBN 978-89-322-2535-7
978-89-322-2064-2(세트)

정가 7,000원