

슬로바키아 자동차 산업의 구조적 변화와 전략적 과제

Katalin Muszka Senior Researcher
Central and Eastern European Center for Asian Studies



1. 서론

슬로바키아는 인구 500만 명 규모의 내륙국가이지만, 세계 자동차 제조업계에서 강국으로 자리매김했으며, 1인당 자동차 생산량 기준으로 세계 최고 수준을 기록하며, 코로나19 팬데믹 이전까지 연간 100만 대 이상의 차량을 생산했다. 자동차 산업은 현재도 슬로바키아 경제의 핵심을 이루며, GDP의 약 13%, 전체 산업 생산의 약 35% 이상, 전체 수출의 약 절반을 차지한다¹⁾. 동 부문은 약 17만 7천 명 이상을 직접 고용²⁾하고 있으며, 물류, 부품 공급, 서비스 등 연관 산업에서도 상당한 간접 고용 효과를 창출하고 있다.

이러한 산업적 성과는 단순한 통계적 현상이 아니라, 유럽 및 글로벌 생산 네트워크 내에서 슬로바키아가 전략적으로 자리를 잡은(positioning) 결과다. 1990년대 초부터 슬로바키아는 외국인직접투자(FDI), 특히 대량 생산 및 수출 지향적 제조업을 적극 유치해 왔으며, 동 과정에서 자동차 산업이 가장 큰 수혜 부문으로 부상했다. 폭스바겐, 기아, PSA 푸조-시트로엥(현 스텔란티스), 재규어 랜드로버 등 주요 글로벌 기업들은 슬로바키아의 지정학적 중심성, 경쟁력 있는 비용 구조, 숙련된 노동력, EU 단일시장 접근성 등

1) <https://www.oica.net/category/production-statistics/>

2) <https://www.eib.org/en/projects/country/slovakia>

을 매력적인 투자 요인으로 평가하며 진출했다³⁾.

그러나, 이러한 성공 스토리는 이제 변화와 불확실성의 전환점을 맞이하고 있다. 세계 자동차 산업은 ▲전기차(EV)로의 전환, ▲디지털화의 가속, ▲지정학적 리스크, ▲공급망 재편 등 구조적 변화를 겪고 있다. 슬로바키아는 여전히 전통적인 내연기관(ICE: Internal Combustion Engine) 차량 생산에 높은 의존도를 보이고 있어, 이러한 변화에 대한 적응력과 회복력, 그리고 제조업 기반의 미래 경쟁력에 대한 우려가 커지고 있다.

더 나아가, 슬로바키아는 기술, 환경, 무역 등 유럽 및 글로벌 차원의 거시적 변화가 교차하는 지점에 위치해 있으며, 이로 인해 슬로바키아 자동차 산업은 중동부유럽(CEE: Central and Eastern Europe) 전체의 경제 전망을 가늠할 수 있는 중요한 척도로 작용하고 있다. 향후 10년간 슬로바키아가 외부와 내부의 복합적인 압력에 어떻게 대응하느냐는 제조업 허브로서의 위상은 물론, EU 내 혁신 주체이자 정책 형성자로서의 역할을 규정짓는 데 결정적인 영향을 미칠 것이다.

본 보고서는 슬로바키아 자동차 산업의 전환과 향후 지속 가능성을 4가지 관점에서 분석한다. ①외국인 투자와 지역 개발의 상호작용, ②국가 및 EU 차원의 정책 대응 전략, ③노동력 부족과 친환경 전환이라는 향후 도전과제, ④산업의 파괴와 재창조가 공존하는

전문가가 바라본 글로벌 핵심 이슈와 시사점

전환기에 슬로바키아가 어떻게 경쟁력을 유지할 수 있을지를 중심으로 고찰한다.

2. 글로벌 자동차 기업의 슬로바키아 진출 및 지역 개발에 미치는 영향

슬로바키아가 글로벌 자동차 산업의 핵심 당사국으로 부상할 수 있었던 배경에는 외국인직접투자(FDI)에 대한 전략적 개방성이 자리하고 있다. 슬로바키아 정부는 1990년대부터 다국적 자동차 제조업체들을 유치하기 위해 기업 친화적인 환경 조성에 주력해 왔는데, 가령 경쟁력 있는 세제 인센티브, EU 기준에 부합하는 법적 프레임워크, 상대적으로 저렴하면서도 숙련된 노동력 제공을 통해, 유럽 중심부에서 수출 지향적 생산에 적합한 최적의 입지를 확보하게 되었다.

주요 글로벌 완성차 업체들의 진출은 슬로바키아 산업 환경에 중대한 변화를 가져왔다. 1991년 브라티슬라바(Bratislava)에서 운영을 시작한 폭스바겐은 선도 기업으로서 입지를 다졌으며, 이후 30여 년간 생산능력을 지속적으로 확장하며 슬로바키아를 SUV

3) <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/economic-surveys/slovak-republic-economic-snapshot.html>

및 고급 차량 조립의 핵심 허브로 성장시켰다. 뒤이어 PSA 푸조-시트로엥(2006년), 기아자동차(2006년), 재규어 랜드로버(2018년) 등도 모두 그린필드 투자(Greenfield Investment)*를 통해 슬로바키아를 제조 거점으로 선택하였다.

* 외국 기업이나 투자자가 새로운 생산 시설이나 사업체를 처음부터 직접 건설하고 운영하는 방식의 투자

이러한 투자는 막대한 승수 효과를 불러왔다. 단순한 제조업 일자리 창출을 넘어, 슬로바키아 서부와 북부 지역 전역에서 광범위한 부품 공급업체 네트워크가 형성되었다. 엔진 부품부터 전자 장비, 내장재에 이르기까지 수백 개의 1차 및 2차 공급업체가 이들 완성차 공장 인근에 입지하며 슬로바키아의 유럽 공급망 통합 수준을 한층 끌어올렸다. 이 같은 공급망 밀집도는 현대적인 교통 인프라 및 EU 단일시장 접근성과 결합되어 높은 생산 효율성과 적시 납품 능력을 가능케 했다.

하지만 이러한 FDI 중심 성장은 지역 간 불균형을 심화시키는 요인으로도 작용하였다. 브라티슬라바-트르나바(Trnava)-질리나(Zilina)-니트라(Nitra)로 이어지는 서부 회랑 지역은 고용 창출과 인프라 확충에서 가장 큰 수혜를 입은 반면, 중부와 동부 지역은 상대적으로 자동차 산업 투자가 저조하여 소득 수준, 인프라 품질, 고용 기회 면에서 지속적인 격차가 발생하고 있다.

나아가, 외국 자본에 대한 높은 의존도는 경제 주권 및 국내 부가가치 창출 측면에서 구조적인 문제를 제기한다. 슬로바키아 기업들은 여전히 R&D, 제품 설계, 전략 수립 등 고부가가치 영역에서 제한된 역할에 머물러 있으며, 혁신 생태계의 성숙도는 독일은 물론 인접국인 체코와 비교해도 낮은 수준에 머물러 있다⁴⁾.

그럼에도 불구하고 FDI 유입은 슬로바키아를 유럽 산업 생태계에 확고히 편입시키는 데 결정적인 기여를 해왔다. 이제 자동차 산업이 전기화와 디지털 모빌리티 중심의 새로운 국면으로 진입하는 가운데, 과거 성장을 견인해온 동일한 글로벌 기업들이 슬로바키아 전환의 속도와 방향을 좌우할 가능성이 높아졌다. 이들 기업이 슬로바키아 내 EV 관련 투자를 확대할 것인지, 그리고 국내 정책이 이러한 전환을 어떻게 지원하고 조율할 것인지는 향후 분석에서 중요한 논의 주제가 될 것이다.

3. 슬로바키아 정부의 자동차 산업 지원 정책 및 전략

슬로바키아는 산업 전환의 전략적 긴박성을 인식하고 자동차 산업의 경쟁 우위를 유지하고 재정립하기 위한 다양한 정책 수단을 본격적으로 도입하고 있다. 그러나 이러한 노력의 성공 여부는 유럽연합(EU) 전략과의 정합성, 국가 차원의 실행력, 그리고 미래 모빌리티 생태계를 구성할 신흥 산업군에 대한 고부가가치 투자 유치 능력에 크게 좌우된다.

4) <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2023.pdf>

슬로바키아의 국가 산업 전략은 점차 혁신, 디지털화, 지속가능성에 대한 지원 강화로 방향을 선회하고 있다. 슬로바키아 투자무역개발청과 경제부 등 정부기관은 전기차(EV) 모빌리티, 배터리 제조, 첨단 제조기술에 대한 외국인 투자를 유치하기 위한 다양한 인센티브 프로그램을 마련했다. 주요 사업으로는 기가팩토리 조성, EV 부품 공장 설립, 기존 조립 라인의 하이브리드 및 전기차 생산 대응 개조 등이 포함된다.

세제 혜택, 연구개발(R&D) 보조금, 인프라 업그레이드 등은 투자자 신뢰를 유지하기 위한 주요 정책 도구로 활용되고 있다. 정부는 교통 및 에너지 부문을 포함한 녹색 산업 전환을 지원하기 위해 EU의 회복 및 복원력 기금(RRF: Recovery and Resilience Facility)을 상당 규모로 배정했다⁵⁾. 다만 관료적 비효율성, 이행 지연, 성과 모니터링 체계의 미비 등 제도적 역량 부족에 대한 비판도 여전히 제기되고 있다.

슬로바키아는 직업 교육 및 과학·기술·공학·수학(STEM) 분야 교육 개혁을 위한 초기 조치도 병행 중이다. 기업 현장 실습을 포함한 이원화 교육 시스템은 특히 자동차 산업이 집중된 지역에서 점차 성과를 내고 있다. 그러나 프로그램의 규모는 여전히 제한적이며, 대학 기반 R&D 기관들도 재정 부족과 국제 우수 인재 유치에 어려움을 겪고 있다. 아울러, 자동화

및 전기화로 인한 산업 구조 변화에 대응하기 위한 실직자 재교육 프로그램이 시행되고 있으나, 장기적인 인력 전략은 아직 분산된 상태이다⁶⁾.

한편, EU 회원국으로서 슬로바키아는 강력한 구조적 정책 연계의 혜택을 누리고 있다. EU 그린딜(European Green Deal), 'Fit for 55' 정책, 유럽 배터리 연합(EBA: European Battery Alliance)과 같은 이니셔티브는 자금, 규제, 파트너십 측면에서 다양한 기회를 제공한다. 특히 슬로바키아는 배터리 가치사슬 강화를 위한 유럽 공동이익의 중요 프로젝트(IPCEI: Important Projects of Common European Interest)*에 참여함으로써 국가 지원의 유연성과 국가 간 협력을 강화하고 있다⁷⁾.

* EU 회원국들이 전략적으로 중요한 산업 분야에서 대규모 국가지원과 국경 간 협력을 통해 기술 혁신과 가치사슬 형성을 촉진하기 위한 도입한 제도

그럼에도 불구하고, EU 프레임워크를 효과적인 국내 정책으로 전환하는 슬로바키아의 '흡수 역량'(absorptive capacity)에는 여전히 한계가 존재한다. 인접국 헝가리가 한국 및 중국 배터리 기업들과의 강력한 협력 관계를 바탕으로 전기차 산업 허브를 위한 적극적인 전략을 펼치는 반면, 슬로바키아는 아직 명확한 산업 내러티브와 차별화된 투자 메

5) https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/country-pages/slovakias-recovery-and-resilience-plan_en

6) <https://unece.org/statistics/documents/2023/03/working-documents/vision-and-development-strategy-slovakia-2030>

7) https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_ent/documents/publication/wcms_158727.pdf

시지를 제시하지 못하고 있다. 다가올 '전략산업정책 2030'(Strategic Industrial Policy 2030)이 디지털 및 친환경 전환을 위한 구체적인 로드맵을 제공할 것으로 기대된다⁸⁾.

슬로바키아는 유사한 산업 과제를 공유하는 비셰그라드 그룹(폴란드, 헝가리, 체코)과 함께 자동차 혁신, 물류 인프라, EV 규제 조화 등을 주제로 한 지역 차원의 조율 노력에도 참여하고 있다. 그러나 외국인 투자 유치에 둘러싼 경쟁 심화로 협력이 제한되고, 산업 전략의 분절화가 지속되는 양상도 나타나고 있다.

전반적으로 슬로바키아는 자동차 산업의 차기 전환 단계에서 경쟁력을 유지하기 위해 실질적인 대응을 해왔으나, 여전히 전략적 선택의 기로에 서 있다. EU의 배출 기준 강화와 소비자 수요의 급격한 변화 속에서, 적시에 대응하지 못할 경우 슬로바키아는 자동차 산업 기반 약화라는 구조적 위기에 직면할 수 있다.

4. 향후 도전과제: ①노동시장 제약, ②전기차(EV) 전환, ③글로벌 공급망 취약성

현재 슬로바키아 자동차 산업은 견고한 생산 기반과 고도로 통합된 공급망을 바탕으로 경쟁력을 유지하고 있지만, 장기적으로 이를 위협할 수 있는 구조적이고 전략적인 도전에 직면해 있다. 특히 ▲노동시장 제약, ▲전기차(EV) 전환, ▲글로벌 공급망의 취약성이라는 세 가지 상호 연계된 과제가 핵심 이슈로 부상하고 있다.

(노동시장 제약) 슬로바키아 자동차 산업의 고성장은 자국의 인구구조와 교육체계의 한계와 충돌하고 있다. 슬로바키아는 EU 내에서 가장 빠르게 고령화가 진행되는 국가 중 하나이며, 오랜 기간 젊고 숙련된 노동력이 서유럽으로 대거 유출되어 왔다. 그 결과, 특히 제조업과 엔지니어링 분야에서 만성적인 인력 부족이 심화되고 있다. 이에 따라 많은 기업들이 생산 라인의 인력 공백을 메우기 위해 우크라이나, 세르비아 등 인접국의 외국인 노동력에 점차 의존하고 있다.

교육 체계는 일부 기술 분야에서는 강점을 보이지만, 고급 제조업과 인터스트리 4.0(Industry 4.0) 환경에 필요한 디지털 역량과 다학제적 기술을 갖춘 인재를 충분히 배출하지 못하고 있다. 노동시장 수요와 교육 성과 간의 괴리는 슬로바키아가 자동차 산업의 가치 사슬 상에서 연구개발(R&D) 및 혁신 중심 영역으로 이동하는 데 큰 제약이 되고 있다.

(전기차 전환) EU가 2035년부터 내연기관(ICE) 차량 판매를 금지하는 등 탄소중립 목표를 추진하면서, 슬로바키아 자동차 산업의 기존 모델이 도전받고 있다. 슬로바키아의 생산 라인은 여전히 ICE 중심 모델에 집중되어 있으며, EV 생산 역량은 제한적이다. 현재까지 폭스바겐이 브라티슬라바 공장에서 일부 플러그인 하이브리드 및 EV 모델을 생산하고 있으나, 헝가리 등 인접국이 배터리 셀 제조 및 EV 전용 조립라인에 대규모 투자를 유치하며 앞서나가고 있다⁹⁾.

8) <https://www.eba250.com/about-eba250/network/>

9) https://www.transportenvironment.org/uploads/files/EU-Briefing-GTG-2025-1_2025-05-12-114624_irqj.pdf

EV 전환은 단순한 생산 설비 개조를 넘어서, 근로자에 대한 대규모 재교육, 충전 인프라 및 스마트 그리드와 같은 국가적 기반시설의 전면 업그레이드를 필요로 한다. 이러한 준비가 부족할 경우, 슬로바키아는 점진적으로 폐지될 가능성이 있는 기존 내연기관 차량 생산의 저비용 하청 기지로 전락할 위험이 있다.

(글로벌 공급망 취약성) 코로나19 팬데믹과 러시아-우크라이나 전쟁은 글로벌 공급망의 취약성을 여실히 드러냈다. 유럽 및 아시아에 걸친 부품 공급에 의존하는 슬로바키아는 이러한 공급망 차질로 인해 생산 중단과 매출 손실을 겪었다. 특히 반도체, 배터리, 희토류 금속과 같은 핵심 부품은 소수 글로벌 공급업체에 지나치게 집중되어 있어, 지정학적 리스크와 물류 병목현상에 대한 민감도가 높다.

이에 대응하여 일부 다국적 제조업체들은 생산기지를 가까운 지역으로 이전하는 '니어쇼어링' 혹은 정치적으로 우호적인 국가로 이전하는 '프렌드쇼어링' 전략을 검토하고 있다. 슬로바키아는 이러한 전략의 수혜 국가가 될 가능성이 있으나, 배터리 셀 제조와 같은 핵심 기술 분야에서 자국 내 생산 역량이 뒷받침되지 않는다면, 고부가가치 중심의 자동차 가치사슬에서 변방적 위치에 머물 가능성이 크다.

이처럼 슬로바키아가 직면한 도전과제들은 산업 정책, 인력 개발, 인프라 투자를 종합적으로 연계하는 통합적 전략의 필요성을 분명히 보여준다. 단편적 대

응으로는 변화하는 산업 환경에 효과적으로 적응하기 어렵고, 궁극적으로 슬로바키아의 산업 경쟁력을 약화시킬 위험이 존재한다.

5. 결론

슬로바키아가 글로벌 자동차 제조 허브로 부상한 것은 사회주의 체제 이후 중동부유럽에서 가장 주목할 만한 산업 성공 사례 중 하나다. 지리적 위치, 개방적 투자 환경, 숙련된 노동력을 기반으로 슬로바키아는 유럽 자동차 생산의 중심지로 자리 잡았다. 그러나 이러한 성공은 동시에 내연기관 차량 중심의 조립 생산에 과도하게 의존하는 고위험 구조를 낳았으며, 오늘날 자동차 산업이 맞이한 대전환 앞에서 그 취약성이 노출되고 있다¹⁰⁾.

전 세계적인 전기차 전환, 공급망의 불확실성 심화, 디지털 및 자율주행 기술로의 이행은 슬로바키아의 기존 산업 모델에 구조적 도전을 가하고 있다. 물론 탄탄한 생산 인프라와 유럽 공급망에 깊이 통합된 점은 여전히 중요한 경쟁력이지만, 이들 요소만으로는 장기적 지속 가능성과 산업적 회복력을 보장하기에 부족하다¹¹⁾.

슬로바키아가 경쟁력을 유지하고 더 나아가 선도적 위치로 도약하기 위해서는, 저부가가치 조립 중심 경제에서 고부가가치 혁신 주도국으로의 구조적 전환이 필수적이다. 이를 위해서는 배터리 및 전기차 분야의 외국인 직접투자 유치뿐 아니라, 자국 내 기술

10) https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/00_gvc_dev_report_2021_e.pdf

11) https://www.bruegel.org/sites/default/files/private/wp_attachments/PC-26_2018_1.pdf

혁신 역량 강화, 노동력 재교육 및 디지털·친환경 인프라 확충이 병행되어야 한다. 아울러 소프트웨어 (software), 차량 연결성(vehicle connectivity), 경량 소재(lightweight materials) 등 전기 모빌리티 관련 틈새 분야에서 슬로바키아 기업과 대학이 전략적 역할을 확대해 나가는 것이 중요하다.

긍정적인 점은 국가 정책과 EU 차원의 지원 메커니즘이 점차 이러한 전환 목표에 맞춰 조율되고 있다는 것이다. 그러나 시간은 충분치 않으며, 국제 경쟁은 갈수록 치열해지고 있다. 인접국들은 자국 산업의 고도화를 위해 국가지원과 지정학적 파트너십을 활용해 민첩하게 움직이고 있으며, 슬로바키아도 산업 유럽의 주변부로 밀려나는 것을 방지하기 위해 동일한 수준의 전략적 명확성과 실행력을 보여야 한다¹²⁾.

궁극적으로 관건은 슬로바키아가 필요한 변화에 적응할 능력이 있는지 여부가 아니다. 그 능력은 분명히 존재한다. 진정한 질문은 그러한 능력을 실현하기 위한 정치적 의지, 제도적 일관성, 그리고 사회적 합의를 효과적으로 동원할 수 있는지에 달려 있다. 향후 10년간의 정책 선택과 산업 전략은 슬로바키아가 유럽 산업의 고속도로에서 지속적으로 변영할 것인지, 아니면 전환 과정에서 뒤처질 것인지를 결정짓게 될 것이다.

EMERiCs 이슈분석은 대외경제정책연구원(KIEP)에서 발간하고 있으며, 저작권 정책은 ‘공공저작물 자유이용허락 표시기준 제 4유형’에 따릅니다. 해당 원고에 대해 사전 동의 없이 상업상 또는 다른 목적으로 무단 전재·변경·제 3자 배포 등을 금합니다. 또한 본 원고를 인용하시거나 활용하실 경우 출처 표기 △ 원본 변경 불가 등의 이용 규칙을 지켜셔야 합니다. 본 원고에 대한 글, 그림, 사진 등 저작권자가 표시되어 있지 않은 모든 자료에 대한 저작권 책임은 저자 본인에게 있으며, 해당 원고의 의견은 KIEP 및 EMERiCs의 공식적인 입장을 대변하고 있지 않습니다.

12) <https://www.weforum.org/publications/the-future-of-jobs-report-2025/>