

[Field Research]

The Expansion Strategy for the New Route between Korea and Hungary

한-헝가리 간의 신물류 확대전략

Dae-Sung Seo(서대성)*

Received: May 19, 2014. Revised: June 01, 2014. Accepted: June 16, 2014.

Abstract

Purpose - The competitiveness of logistics in the 21st century rests on ensuring the efficiency and effectiveness of its local hub. While considering entry into a niche market in local logistics, it is pertinent to note that Budapest is emerging as a hub in EU enlargement in Eastern Europe. Big, small, and medium-sized businesses in Korea entered Hungary in the early 1990s since then, there has been a significant increase in Korean presence, of approximately 130 times. This study aimed to identify the key distribution issues that have emerged in relation to Eastern Europe.

Research design, data, and methodology - This study indicates that 33 major Korean companies were located in Hungary, which serves as an out post to enter the European marketplace. However, Korea's exports to Hungary have declined (-32.0% in 2012) because of a loss of competitiveness against multinational corporations, due to factors such as the rise in current local distribution costs and wages. Hungary, on the other hand, through diversification and expansion of foreign trade with the non-EU markets, including Korea, is increasing its exports. Strategies of emerging countries are compared and reviewed in this study, by examining the vicissitudes of Hungary's distribution methods.

Results - There are issues regarding Hungary's innovative ability. Hungary has a history of low wages and high skilled labor. However, the outflow of high-quality human resources for high-wages has become more extensive, and this underlines concerns that the CEE's trade hub is moving to neighboring countries. After the European financial crisis in 2010, the Hungarian economy is now developing, because of the IMF's measures, and it is being transformed into a trade surplus nation, while regaining distribution volumes rapidly. However, if there is continued lack of investment, the supply chain is weakened and exports decline amidst competition with TNCs or with

China's distribution networks.

Conclusions - It is necessary to create a new logistics approach for increasing trade between Korea and Hungary. First, Korean small and medium enterprises (SMEs) should build trust by working with advanced Hungarian talent, and they should expand into state-of-the-art fields instead of being confined to traditional sectors. Second, this study focuses on limiting and lowering their high expectations for success according to foreign direct investment (FDI) inflows and the role in the CEE distribution hub Korea should try to strengthen the distribution hub with its centralized population, using better, more highly educated human resources, thereby sustaining more innovative ability. Further, the positive effects of these measures are manifested in enhanced business on both sides of Hungary, namely, the EU and non-EU nations such as Turkey and emerging markets around Europe, and a better engagement in the core placement of culture and industry. For this, Korea can contribute to, and benefit from, a Hungarian logistics center, for adopting the high-tech cluster systems and commercializing distribution technology such as RFID-USN.

Keywords: CEE Hub, New Route, Non-EU Trade, Distribution-Egde, SME Supply Chain, Technology-Cluster.

JEL Classifications: N74, R12, R49.

1. 서론

1989년 개방 초창기에는 통관 및 수입관계 기관이 직접 유통시키는 등의 업무가 주된 것이었다. 그러나 다국적기업들의 진입으로 국제화되고 주요 거래로 현지 유통업체를 인수하여 물류를 확대시키는 방식이었다. 이제 헝가리는 중동부유럽에서 한국과 첫 번째 수교를 맺은 국가로 올해로 25주년이 된다. 개방 초기에는 일반적인 오퍼무역으로, 한국 제품을 수입해 현지에 판매하기 시작했다. 대기업들은 생산기지를 세우면서 유럽시장을 향해 운영해 왔다. 현재 이러한 현지 물류의 역할이 약화되면서 본 논문에서 문제점과 전략을 제시하고자 한다.

주변 다른 나라들처럼 헝가리는 여러 수입 공산품으로 기반을

* Assitant Professor, Sungkyul University. 53 Sungkyuldaehak-ro, Manan-gu, Anyang-si, Gyeonggi-do, Koera. TEL. (work): +82-31-467-8413. Email: dais3s@gmail.com.

형성하고 중소기업들은 중고 자동차나 부품 등으로 점차 확대해 나가면서 동유럽의 물류 허브인 헝가리에 사업의 뿌리를 확고하게 내렸다. 헝가리는 1989년 이후 15년간 과도기적인 경제에서 2004년 이후 10년간 유럽의 생산기지의 역할을 해왔다.

동유럽은 헝가리나 크로아티아가 개별전통국가로 인식되기보다는 구소련시대의 동유럽으로 보았다. 그러다가 이들 국가의 과거 문화유산이 점차 한국인들에게 많이 알려지면서 관광과 물류국가로 알려지고 있다. 헝가리 사람들은 중부유럽인들에 속한다. EU 회원국 중 하나이며 크로아티아도 2013년 7월에 가입하여, 특히 헝가리는 유럽 중앙에 위치해 반경 1000km 이내에 20개국 2억 5000만 인구가 존재하고, 잘 갖춰진 교통-물류 인프라 기반으로 물류의 허브 역할을 하는 나라이며 크로아티아는 해상무역의 중심이 되어서, EU라는 큰 나라의 지리적 위치에 주목되는 곳이다.

기존에 해상물류의 중심이었던 북해 함부르크항(독일)에서 아드리아해 항구인 동유럽의 코퍼(Koper)나 리예카(Rijeka)로 옮겨가고 있다. 이는 동유럽 발칸지역의 EU가입과 개방 및 생산기지의 동남부 이전은 기존 아시아로부터의 물류를 담당해 오던 북부 아드리아해의 이탈리아 트리에스테(Trieste)항이나 중부 아드리아해로 물량이 확장되기 때문이다. Collier international은 점차 함부르크항이 점차 감소하면서 북부 아드리아해 항구가 향후 2020년까지 컨테이너량이 약 6백만 TEU까지 증가할 것으로 전망했다. 이러한 점에서 해상과 육로의 전략적인 요충지로 보면 물류기업의 기술을 상용화나 마케팅하여 전체 유럽에 확산시킬 수 있는 육-해상의 허브로 그 중요성을 언급할 수 있다. 실제로 동유럽 물류허브의 본부는 부다페스트이며 크로아티아 리예카 항구(30%)나 슬로베니아 코퍼항(70%)로 들어온 수입품들이 부다페스트를 거쳐 유럽과 기타지역으로 퍼져 나가고 있다(HITA, 2014a). 과거 15세기 말, 콜럼버스의 신대륙 발견의 계기로 인해서, 해상무역의 중심은 지중해 해상에서 대서양으로 옮겨가면서 쇠퇴하였다. 그러나, 다시금 EU가입이후 이 지역의 해상무역의 허브로 부상하고 있다.

현재 한국기업은 직접투자로 엔지니어만을 고용하여 현지생산에 활용하고 있다. 예를 들면, 헝가리에 진출한 중국의 한 업체는 정밀기계의 설계도면을 완성한 뒤 중국에 보내 현지에서 생산하는 전략을 취하고 있다. 이 업체의 한 책임자는 “선진국 기업들은 정밀기계 도면설계 기술이나 첨단기술을 이전해주지 않는데, 헝가리에서 정밀기계 설계센터를 운영하면 선진국 기업이 보유한 기술 이상의 기술을 자연스럽게 확보할 수 있다”고 밝혔다. “유럽은 물론 세계 시장에서 지속적으로 성장하기 위해 우리 기업들도 헝가리의 우수한 과학기술 능력을 활용하는 방안을 적극 검토해야 한다”고 한다 (Szakálné and Vas, 2013; HITA, 2014b).

헝가리 경제는 유럽발 금융위기로 최근 위기에서 벗어나 회복하고 있으며, 2013년 6월에 9년 만에 EU(유럽연합)의 초과 재정적자 시정절차 상태를 벗어났으며, 초국적 제조업체들이 중동부 유럽의 7개국과 접해있어, 허브에 위치한 헝가리를 지리적 장점과 저임금으로 생산기지 설립에 박차를 가해 왔다. 이 분야를 위해 EU의 기금은 헝가리의 투자 유치를 위한 인프라와 규제 개선 및 기업보조금을 촉구해 왔다.

최근 자동차분야에서 다임러사가 8억 유로, 아우디가 9억 유로 등 글로벌 주요 기업들이 잇따라 헝가리를 생산기지로 선택하고 있다. 과거 헝가리가 글로벌 시장을 공략하는 한국 기업들에게 EU진출을 위한 생산기지로써뿐만 아니라, 물류시장 진출의 착한 파트너가 되어왔다. 한국의 경우, 자동차부품의 유통망을 위해 현대모비스도 물류센터를 건립했다. 이와 더불어 향후 헝가리를 비롯한 중부 및 남동부 유럽 지역 내 국내 기업들의 진출 확대를 위

해 현지시장 정보 제공, 사절단 파견 등의 지원 등이 계속 필요하다.

이러한 배경에서 한국의 대형가리 무역 규모는 증가하나 수출과 투자의 비중이 감소하고 있다. 기존의 대기업은 유지해 왔으나, 자동차관련 부품 중소기업체는 이곳을 사업대상지에서 탈피해 왔다. 철도, 항공 물류의 중심지이자, 아드리아 해상 물류의 집합소이고 고급인력이 집중되고 있는 곳이 혁신이 발생하는 곳으로 본다면 헝가리는 가능성이 많다. 이러한 기회를 먼저 확보하지 않는다면 나중에 경쟁력을 갖추기 어렵게 한다.

본 논문의 연구대상은 과거 오스트리아-헝가리 이중국가 시대에 세계대전이 발발하기 이전부터 현재까지의 영역(중부유럽)으로 살펴본다. 이 곳은 그 당시 수많은 과학기술의 보고이며 유럽의 곽창지이자 물류의 중심으로 발전시켰던 곳이 동유럽지역이다. 현재는 EU가입에 따른 산업의 확장으로 물류에 어떤 변화를 겪고 있는지 살펴보았다.

2. 동유럽내 초국적 기업의 물류지배구조

과거 대기업인 대우자동차와 현대기아 자동차가 동유럽에 공장을 세우면서, 2001년 한국 자동차부품과 한국 중고차 수입 등으로 중소기업들이 경쟁력을 갖게 되었다. 예를 들어, 코리아 알크트리스(Korea Alktrisz kft)와 같은 기업은 한국 자동차부품을 수입 판매해서 2년 만에 유통 창고와 전국 배송망을 갖출 만큼 급성장했다. 그러나 한국의 IMF시기와 맞물려 자동차의 경쟁력을 잃게 된다. 그 대표적인 대우자동차를 인수한 제너럴모터스(GM) 동유럽본부와 경쟁을 하게 되면서 관련된 한국의 중소기업은 부도 위기에 처했다.

GM 등과의 자동차부품의 판매 유통망의 확보에 따른 경쟁이 심해지고 판매가 급격히 감소하였다. 그 이후에는 부품수입에서 중고차수입으로 이동하게 되었다. 헝가리내에서 기타 독일의 DHL(Deutsche Post)와 중국의 HUAWEI나 헝가리의 MIVISA 등이 성공적인 물류시스템의 발전을 이룩했다. 이는 헝가리측면에서는 물류와 경영에서 유리한 잇점을 갖지만, 한국의 중소기업은 사업확장의 장애로 귀결되었다. 더불어 중국도 대기업(HUAWEI-Technologies Hungary & European Supply Center) 및 중소기업들을 위한 자체적인 유통망을 확보해 왔다(Mo and Zhai, 2012; HITA, 2014a). 동유럽 진출시에도 중소기업은 대기업 의존도가 높을 수밖에 없고, 이에 대기업의 역할이 매우 중요했음을 의미한다.

2.1. 헝가리의 물류시스템 개선과 수출허브

유럽에서 헝가리의 중앙 위치하며 조밀한 고속도로망은 가장 중요한 경쟁력 중 하나이다. 헝가리를 통해서 유럽의 중요한 4개의 교통로가 주요 항구와 연결되며, 빠르게 성장하고 있는 CIS 시장까지 포함하여 유럽의 모든 지역에 탁월하게 접근할 수 있게 연결되고 있다. 이러한 잇점을 이용하기 위해서, 헝가리는 이를 지속적으로 유지할 뿐만 아니라, 국내의 인프라 네트워크를 강화하여 <Table 1>과 같이 유럽 네트워크로 통합되고 개선향상되는 정책을 마련하고 있다.

<Table 1> International goods transport in Hungary (2001–2013)

Year	Transported goods, thousand tones	Of which				Freight tonne kilometers, millions	Of which			
		rail transport	road transport	waterway transport	transport by pipeline		rail transport	road transport	waterway transport	transport by pipeline
2001	54,491	32,293	5,022	1,655	15,498	16,475	5,764	5,653	1,018	3,989
2002	56,113	33,810	5,706	1,545	15,042	17,546	5,964	6,535	1,090	3,926
2003	60,265	36,020	6,694	1,241	16,297	19,390	6,516	7,530	1,093	4,211
2004	69,562	36,509	8,676	7,317	17,042	23,024	7,024	9,619	1,899	4,426
2005	75,799	37,411	12,523	8,359	17,490	27,963	7,445	13,737	2,105	4,612
2006	85,255	42,628	17,617	7,247	17,746	33,500	8,676	18,076	1,905	4,769
2007	93,696	43,149	25,130	8,344	17,056	38,283	8,848	22,631	2,206	4,563
2008	92,289	40,345	26,465	8,755	16,710	38,026	8,499	22,733	2,244	4,533
2009	80,510	29,916	27,753	7,701	15,124	35,708	6,404	23,244	1,826	4,216
2010	89,385	34,396	28,622	9,921	16,430	36,897	7,468	22,435	2,389	4,585
2011	92,470	36,661	33,147	7,137	15,513	38,247	7,949	23,981	1,836	4,458
2012	93,176	35,328	34,958	8,103	14,780	38,343	7,807	24,545	1,979	4,006
2013	95,741	36,244	36,284	7,823	15,382	39,999	8,018	26,022	1,921	4,027

Source : Hungarian Central Statistic Office (2014c). 5

2.1.1. 도로 네트워크

정부의 집중적인 건설투자 결과로, 주요 운송 통로와 주요 고속도로 및 간선도로를 따라 연결되기 때문에 빠르고 안전한 교통수단 확보하면서 국경까지 도달하게 한다. 헝가리는 부다페스트의 허브로 연결된 광대한 도로 시스템, 신규 EU 회원국 중 가장 발전된 고속도로 망을 가지고 있다. 전국 도로 교통망의 70 %가 고속도로 및 국가의 주요 도로를 관통한다. 현재 전국의 고속도로망의 길이는 1,110 킬로미터이다. 헝가리의 모든 주요 도시를 연결하는 4 차선 고속도로와 고속도로망의 개선은 주요 도시 간 노선의 운전시간을 약 40 % 감소시켰다. 'M' 표시의 고속도로와 'E'로 표시된 국제 도로 (유럽 교통도로)가 편리하게 연계되고 있다 (비엔나 고속도로 M1에서 시계 방향으로 운행하여 한 자리 숫자로 지정 되었다). 이들 8개의 주요 도로 중 7개는 부다페스트에서부터 출발하고 있으며, 이들 모두는 유럽 도로 네트워크와 연결한다.

헝가리 정부의 최우선 순위는 과거처럼, 더 확장하게끔 헝가리의 도로 네트워크를 재구축하는 것이다(NDA, 2007). 예를 들어, 과거 로마시대 때부터 동서양의 교류(실크로드)가 비단이라는 신 기술을 갖고 있는 동양의 문물을 실어 나르던 시대처럼, 6세기 이후 서양은 실크를 생산하는 기술을 확보하게 되면서 이러한 교역의 구조나 활동이 급격히 감소하게 되었다. 헝가리에 몽골의 침공은 13세기 이후 동양의 문물이나 지식을 빠르게 왕래할 수 있는 루트를 열게 해줌으로써, 중동부유럽이 19세기까지 교역의 중심으로 성장하고 서양은 혁신과 변형을 동시에 이루게 되는 계기가 되었다. 이처럼 헝가리가 저임금과 고급인력의 기반으로 한 교역이 점차 고임금과 고급인력의 유출로 인해 경쟁력을 잃게 되면서, 교역의 규모는 다른 곳으로 이전하게 될 것이다. 유럽의 교역, 생산 기지의 중심에서 벗어나지 않도록 방향을 제시할 시기이다.

2.1.2. 철도 네트워크

현재 헝가리 철도망은 해상도시와 항구까지 빠르게 연결하고 있다. 또한 철도 네트워크는 전국을 커버하며 국제 철도망의 필수적인 부분이기 때문에 주변국가에서 국제 특급 열차 및 수많은

다른 유럽 국가에 의해 쉽게 접근할 수 있게 한다. 여러 일정에 따라 계획화 된 열차라인이 헝가리로 연결되는데, 함부르크(D)의 해상 포트와 브레멘(D)와 북해의 로테르담(NL), 아드리아 해의 코페항(SL)과 트리에스테(I) 등이 있으며, 바로 흑해의 콘스탄자(RO), 코페항구, 트리에스테항구, 리에카항구와 콘스탄자항구는 아시아에서 출발하는 대체 항로를 제공한다.

헝가리에서 이러한 항구까지의 리드타임은 도로 및 직행기차로 약 16~36시간 안에 도달한다. 이처럼 유럽의 3대 항만인 로테르담, 앤트워프, 그리고 함부르크로 연결되고 있다. 특히 헝가리의 자호니(Záhony) 지역은 화물의 20 % 이상이 헝가리 철도로 수송되며, 물론 EU 평균 수송력을 상회한다. 여기는 헝가리 - 우크라이나의 국경에서의 교차점하면서 유럽 표준의 철도로 재로드 된 센터와 철도 서비스의 자유화에 잘 맞춰서 CIS지역의 광대역 게이지 시스템과 연계된다.

2.1.3. 내륙 수로

헝가리는 내륙에 위치하지만 다뉴브 강을 통해 흑해(루마니아의 콘스탄자)와 북해(네덜란드의 로테르담)에 접근할 수 있다. 주요 내륙 항구는 부다페스트와 더불어, Győr-Gönyű, Dunaújváros와 Baja 등이 있다. 1992년 다뉴브 강 - 라인 강 - 주요 운하와 연결 개방으로 라인 강과 북부의 해상 항구를 따라 이들 국가들과의 수출입 교통지와 운항을 가능하게 했다.

또한 헝가리-극동루트까지의 대체 노선도 검토되고 있다. 기존의 러시아 시베리아노선외에도 중국을 관통하는 노선도 초고속열차를 합입추진 중에 있다. 예를 들어 과거 무역사를 돌아보면, 오리엔트의 여러 문화가 이 강을 거슬러 올라가서 중부유럽에 영향을 끼쳤으며, 로마시대에 이 강은 로마제국의 북쪽 국경방어선이 되어, 연안 곳곳에 요새가 건설되었다. 이것이 연안도시의 기초가 되었다. 그러나 고대 말기부터의 민족이동기에는 여러 민족의 통로가 되었고, 그 후 마자르인(헝가리)·투르크인(터키) 등이 침입했을 때도 이 루트였다. 중세시대의 다뉴브강은 동서 상업로가 되어 연안에 발전한 울름·레겐스부르크·빈 등의 중세 도시는 이 강을 이용해서 동방무역을 하였다. 동양의 향료·비단, 서양의 모

직물·소금·보석 등을 거래하였다. 근세 초 하류유역이 오스만제국의 영토가 된 후부터 이 강의 통행권이 문제화되었다. 오스만 투르크가 크림전쟁에서 패한 후 맺은 파리조약(1856)에 의해 국제 하천으로 규정되면서, 영국·프랑스 등 5개국의 다뉴브 항행위원회가 이 강의 관리권을 실질적으로 장악하기도 하였다.

2.1.4. 항공

헝가리 부다페스트의 위치한 리스트 페렌츠 국제공항이 있다. 부다페스트는 지역에서 가까운 목적으로 전세 항공 서비스 시장에서 상당한 성장과 함께, 수많은 주요 국제 항공사에 의해 서비스 운영된다. 부다페스트는 또한 몇 개의 저가 항공사와 국영 Wizz air로도 유럽전역에 쉽게 접근할 수 있다. 대도시는 민간 항공기를 위해 공항이 유지되며, 신공항 개발 프로젝트가 착수되어 이전의 군사 비행장을 변환하여 화물공항인 항공물류 기지화하고 있다. <Table 2>는 유럽내의 항공물류가 근거리보다 장거리 유통에 물류비용 대비 적합한 것으로 나타났다.

2.2. EU 구조기금의 인프라 구축지원

또한 물류는 유럽 생산기지의 생산원가에 여러 전체 산업에 영향을 미치며 기업 경쟁력과도 높은 상관관계를 나타내므로, 한 예로 유럽에서 생산된 제품이 아시아로 운송된다면, 생산원가중 노동인건비의 비율이 10%이면 물류비용은 40%를 차지하며, 이를 사회 전체의 물류비용으로 계산 하면 전체 GDP의 20%나 차지한다고 한다. 이러한 장기, 단기노선에 따른 물류비용 대비 경쟁력은 <Table 2>에서 보여 준다. 이를 위해 EU는 결속기금(CF)과 유럽 지역개발기금(ERDF) 등으로 물류유통 인프라의 혁신화에 중점을 두고 있다.

부다페스트에서 우크라이나 키예프까지 포함하여 NAPA (North Adriatic Ports) 항구들과 연결된다. EU 측과의 유일한 차이점은 헝가리의 계획한 M3 고속도로의 구간이며, M06 고속도로는 헝가리 / 우크라이나국경을 지나 (리보프와 키예프)로 연결된 곳이다. 2007년~2013년 동안 각 국별 EU기금 배정 및 집행현황 중 헝가리 EU기금 배정 내역을 살펴보면, 다음과 같다.

운송 프로그램은 EU기금 종류들 중 유럽지역개발기금(ERDF)과 결속기금(CF)이 동시에 배정되어 있다. 교통분야는 2007~13년 기간동안 배정액이 총 62억 유로로 가장 높은 분야이며 전체 배정액의 25%를 차지한다. 2014~20년 기간 동안의 비중도 소폭 감소해도 여전히 EU기금의 주요 수혜섹터이다.

<Table 3> EU cohesion funds allocated in the budget of the traffic and transportation

Fund Type	CF (Cohesion Fund)			
	Traffic / Transportation	Environment / Energy	Development	Total
2011	812,018	674,996	55,915	1,542,929
2012	858,637	710,597	57,808	1,627,041
2013	907,007	747,383	59,706	1,714,096
Total	4,544,368	3,782,815	315,133	8,642,316

Source: NDA, Eurostat, Kotra KBC in Budapest (2014)

현재 현대모비스는 2014년 상반기 준공을 목표로 2013년 6월 헝가리에 대형물류센터 및 부품창고를 착공했다. 처음으로 헝가리 내 현대모비스 물류센터를 세우고 다국적기업과 전략적인 방안을 모색하고 있다. 300억원 정도의 예산으로 기존 중소 부품업체에 비해 규모가 크다. 이는 아우디와 다임머 등 다국적 자동차업체가

< Table 2> Comparing transport mode relative costs

	CASE STUDY	MODE	LOAD	EXPECTED PRICE	SOURCE
Long Distance	Shanghai – Felixstowe	Sea	FCL	£1,285	Freightex.com
	Shanghai – Heathrow	Air	100kg	£400	Freightex.com
Medium Distance	Wroclaw – Barking railhead	Road	FCL	£2,000	Freightex.com
	Wroclaw – Barking railhead	Rail	FCL	£1,400	DB Schenker
	Barking – Preston	Road	FCL	£476	Freightex.com
	Constanta – Budapest	Rail	FCL	£250	Viadonau
	Constanta – Budapest	Water	FCL	£350	Viadonau
	Constanta – Budapest	Road	FCL	£925	Viadonau

Source: Collier Interntional (2014).

헝가리의 도로, 교통분야에 대한 시장규모는 경기변동에 따라 예측할 수 없으나, 장기적으로 정부가 역점을 두고 지원하기 때문에 지속적으로 성장가능성이 높다. 헝가리는 물류산업이 정부 지원산업 중 하나로 2015년까지 EU 기금 등을 동원해서 물류센터와 현대식 통합 운송터미널을 구축하고 있다. 화물 수송과 여객 운송을 지능성 운송시스템을 구축하여 효율성을 높이고 있다. 이에 따라 한국기업들은 EU기금을 활용한 공공 프로젝트 수주방안을 마련해야 한다. 이들 프로젝트 중 헬싱키 코리도 5 (Helsinki Corridor V) 가 있으며(European Commission, 2014), 이 루트는

공장을 설립하고 물류공급측면에서 공조하려 한다.

현재도 한국은 기술 투자연구기업들로 이미 초창기부터 시작했거나 전환해 왔다. 그러나 이러한 기술 투자연구도 점차 헝가리에서 개발된 우수한 기술을 인수해 한국에 적용시키는 사업을 진행하고 있다. 19세부터 기초과학이 발전시켜 온 헝가리는 획기적인 기술을 개발했지만 시장에서는 상용화할 수 없는 제품들만 양산되고 있기 때문이다. 한국에서라면 이러한 기술을 기반으로 많은 분야의 상용화 문제를 시장성테스트를 통해 실현시키고 있다. 현재 헝가리가 연구개발한 시제품은 시장성이 적거나 수요가 제한 되어

능한 현지 중소기업체들의 진출이 더 확대되어야 한다. 진출기업들은 수익성을 넘어 인문사회과학적 측면에서 소규모 공연단 파견 등 문화교류 활성화로 이어지게 이를 확산·발전시켜야 한다.

새로운 물류의 방향은 문화디자인을 뒀던 제품수출로의 확대이다. 한류와 헝가리의 인문 사회분야로 인재 등용은 헝가리인들이 한국을 자국 내 잘 알리는 계기가 되기 때문이며, 한국 제품을 유럽에 알리게 하는 역할을 하게 하기 때문이다. 그러나 기초 과학 기술은 상용화 비율의 리스크가 크다. 이를 보완해야 하는 것은 유럽과 경쟁과 협력이 가능한 분야부터 찾아야 할 것이다. 헝가리만 국한되어 있는 기술보다는 유럽시장에 접근할 수 있는 기술이어야 한다. 중소기업이 개발하거나 생산한 제품들을 대기업처럼 이들과 연계해서 유럽으로 수출이 가능하기 때문이다.

3.1. 물류허브의 전환기

헝가리의 경제구조는 사회주의 구조에서 자본주의로 전환했다. 그 가운데 비셰그라드 그룹이라는 경제구조나 협의체로 형성되었다(Svatoš, and Smutka, 2012). 현재 헝가리는 비셰그라드 경제권(폴란드, 체코, 헝가리, 슬로바키아)의 의장국이다. 그래서 폴란드, 체코, 슬로바키아, 헝가리 등 전체적으로 이해하면 동유럽의 경제체제의 변화와 물류흐름에 대응해야 할 것이다.



Source: Hungarian Chamber of Commerce & Industry (2014)

<Figure 2> Marine transportation and rail network

반면 2011년 EU의 대 한국 수출은 미화 470억 달러로 EU 총 수출의 2.1%에 달하였다. 이로써 한국은 호주를 제치고 EU의 제 11위 수출대상국이 되었다. EU의 주요 수출품목은 산업용 기계류와 화학제품으로 이들은 총 수출액 중 각각 22%와 16%를 차지하고 있다. 그 밖에도 총 수출액의 12%를 점하는 운송 장비 분야를 들 수 있으며, 농산물의 수출도 17 억 유로를 넘어섰다.

터키 등 유럽 주변 신흥국에의 생산법인 설립 및 투자가 확대되고 있다. 신흥시장개척과 동시에 유럽시장 수출 시 물류비 절감 및 생산-운송 기간 단축에 따른 재고 관리 효과 도모하고 있다. 현재 헝가리의 수출은 70억 유로 이상으로 무역 흑자를 가져와, 올해 2.0~2.4 % 증가하였다. 예산 중심 면에서 현재 포린트화에 대한 대우로화 환율이, 수출에도 도움을 주었다. 환율 목표치에 대한 정부전략은 없으며, 외부 경제 전략의 측면에서 첫 번째 우선 순위는 "여러 입장에서" 시장 다변화를 목적으로, 2012~2020년 사이 기간에 수출을 강화하려 한다.

또 다른 목표는 2018년까지 현재의 1/5에서 1/3까지 비EU 국

가에 대한 수출의 비중을 높이는 것이며, 중소기업들의 수출을 돕는 것이다. 현재 헝가리의 가장 중요한 무역 파트너는 독일으로, 수출이 1/4 이상을 차지하며, 정부는 서유럽과의 관계를 유지하면서 동시에 동쪽을 향한 개방정책을 펴나가려 하고 있다. 그 첫 번째 결과는 이미 명백한 결과를 얻고 있다. 실제로, 비EU 국가를 대상으로 수출은 2013년 헝가리의 수출의 22.9 %를 차지했으며 수입은 28.4 %에 달했다. 비 EU 국가에 대한 수출은 전년 대비 EU 평균보다 더 많은 2013년 4.1 %로 상승했다. 같은 기간 동안에, 이들 서유럽 국가로부터의 수입은 0.7 %로 떨어졌다.

헝가리의 비 EU 무역 파트너 중 첫 번째 큰 규모인 러시아에 대한 수출은 25억 5천만 유로로 지난 2012년과 같은 수준에 머물렀다. 미국은 두 번째로 큰 무역 상대국에 수출 24억7천만유로에 29.8 %로 상승했다. 터키의 수출은 14 억2천만 유로에 17.3 %로 상승했다. 2013년 중국으로의 수출은 15억유로에 연간 6.9 %로 상승했으며, 한국으로의 수출이 2억2천5백20만유로 25.1 % 증가했다 (HITA, 2014a).

이는 물류의 중심인 부다페스트를 중심으로 무역파트너를 확대함으로써 정치적인 관계에서 벗어나서 가져올 수 있는 실리는 찾고자 하고 있다. 헝가리의 무역 흑자는 2013년 KSH 중앙 통계청의 최신 자료에서 70억9백만유로에 도달했으며(HCSO, 2014), 수출은 기록 817 억1천9백만 유로로 2.2%가 상승했다. 주요 수입품목은 2012년 기준 곡실류, 원동기 및 펌프, 컴퓨터, 자동차부품, 육류이다. 수입이 급증한 품목은 곡식으로 작년과 비교했을 때 117.5%라는 큰 증가율을 보이며 1위로 올라섰다. 그 뒤를 이어 계속제어분석기가 37.8%, 기계요소가 35.1%의 증가율을 보였다. 헝가리로부터의 수입은 현지 다국적 기업 등에 의해 생산된 자동차 부품은 물론 전기, 전자 부품의 수입비중이 높으며, 특히 헝가리가 강점을 가지고 있는 곡류, 가축육류 등의 수입도 높은 비중을 차지하고 있다(KITA, 2014).

3.2. 한국적인 관점: 물류 허브의 투자 방안

헝가리에 진출한 다국적기업 및 외국기업을 상대로 컨설팅이 요구된다. 인문사회적인 요소에서 구체적으로 들어가면 법률과 조세제도의 변화를 파악해서 불이익을 제거하는 것이 우선시 되기도 한다. 회사고객의 자문이 되는 회계 및 감사 업무를 통합 처리하거나 법률 자문까지 요구되지만, 기초적인 지식을 상용화하는 것이다.

첫째, 유명한 헝가리인들이 다국적기업의 연구소에서 발명하고 성공을 거둔 사례를 보듯이 이들을 활용할 수 있도록 하는 것이다 (Kovács, 2013). 예를 들어, 전기전자시스템연구소는 헝가리, 중국 등 글로벌 R&D 네트워크를 최대한 활용, 하이엔드 마켓에서 신뢰도를 구축하고 있다. 100여명의 인력이 근무하고 있는 현대 헝가리기술센터는 중전기 전문연구소로서 현대중공업 제품에 최적화 기술을 접목하는데 큰 역할을 하고 있다. 145kV 및 245kV 가스절연개폐장치(GIS)가 중동시장에서 높은 점유율을 보이고 있는 것도 현대헝가리기술센터가 보유한 앞선 해석기술이 있었기에 가능했다는 평가다. 헝가리, 중국연구소와의 글로벌 R&D 네트워크를 통해 시너지효과를 지속적으로 창출하고 있다. 여기서 창출된 기술들로 현지 상용화 제품들을 유통시켜서 동유럽시장을 확보해야 한다.

둘째, 한류와 같은 인문사회적인 접근을 통해 한국과의 친근성과 유대감을 높여서 일반적인 인재 고용에서 벗어나 많은 고급 인재들이 한국기업으로 유입되도록 신뢰를 얻어야 한다. 헝가리의 기술과 문화도 한국 내에 많이 알려야 한다. 이들 문화산업과 연

계된 현지 상품화 개발로 문화 물류센터의 확장도 필요하다고 본다. 기존의 실크로드를 연결하는 아시아에서 터키나 우크라이나 동부를 걸쳐 연결하는 물류 프로젝트 (헬싱키 코리도) 등에 적극적인 참여도 해야 한다. 또한 물류산업의 국제협력은 한국을 헝가리에 알리는 것이 주된 것이 될 수 있다. 유럽의 자금이나 한국정부의 지원 등으로 이를 활용해서 헝가리나 동유럽의 문화유산이나 인문 사회과학을 한국 내에서 활성화하는 것도 서로가 올바르게 협력할 수 있으며 이를 기반으로 물류허브 거점을 마련할 수 있다고 본다.

4. 결론과 시사점

2010년 유럽발 금융위기 이후, 헝가리 경제는 IMF의 졸업과 더불어 신용등급의 BBB로 상승했고 이제 유통물류량이 회복되면서 무역 흑자로 빠르게 전환하고 있다. 이러한 변화에도 불구하고 교역규모는 늘고 있지만 한국기업들은 점차 시장점유율이 평면 디스플레이, 기계요소 분야만을 제외하고는 감소하고 있는 추세이다. 터키 등 유럽 주변 신흥국에의 생산법인 설립 및 투자가 확대되고 있어, 신흥시장개척과 동시에 유럽시장 수출의 물류비용 절감 및 생산-운송 기간 단축에 따른 재고 관리 효과 도모하고 있다. 1990년대 개방시기에 동유럽 시장을 선점하기 위해 진출한 중소기업들은 초국적 기업들과 경쟁에서 유통망이 약화되면서 지속적인 투자를 하지 못하게 되어 수출이 감소하고 있다. 여기서 기업들이 현지 물류허브기지와 유통시장의 점유가 수출 증대에 중요한 역할을 함을 시사해 준다.

이를 극복하기 위해 대기업과 중소기업의 새로운 물류 교역 방침이 요구된다. 한국은 시장성을 갖춘 지역개발로 공감대를 형성할 수 있는 기술들을 위해 현지의 고등인력확보 등의 투자로 개발하여 세계화해야 한다. 반면에 헝가리는 첨단산업 기술로 중남동부유럽의 허브에 대한 성장기대감을 낮추고 고등인력을 확보하여 지속적인 혁신력을 강화해야 한다. 신 교역이 창출되기 위한 헝가리도 EU와 비EU 권 등으로 세분화된 두 방향 정책을 펴고 있다. 이와 같이, 문화와 산업을 확대하기위해 중앙 정부와 MNEs / SMEs가 실질적인 투자 협력하여 현지시장의 기금 제공, 협력단 파견의 지원 등으로 물류의 이머징 거점도시인 부다페스트를 활용할 방안을 마련할 필요가 있다. 한국의 투자가 적극적으로 첨단산업과 상용화 기술에 기여해서 RFID-WOLGSN 기반과 같은 첨단 물류산업도 더불어 성장하면서, 현지 기업의 유통망과도 경쟁할 수 있도록 중소기업들의 유통망 확대를 지원해야 한다.

References

Collier international (2014). European logistics report. *White paper*. 3, 3-4, Retrieved May 1, 2014, from <http://www.colliers.com/en-gb/emea/insights/the-future-of-the-european-logistics-market#.U55XWBYbYs4>.

Éltető, A., & Völgyi, K. (2013). Integrated in the global value chains - trade developments between Hungary and Asia. *Eastern Journal of European Studies*, 4(1), 57-79.

European Commission (2014). *Infrastructure-TEN-T-Connecting Europe What do we want to achieve?*. Brussels, Belgium: Mobility and Transport, Retrieved May 2, 2014, from <http://ec.europa.eu/transport/themes/infra->

[structure/index_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infra-structure/index_en.htm).

Eurostat (2014). *Key figures on the enlargement countries 2013 edition, Eurostat pocketbook*. Luxembourg: Publications Office of the European Union..

HITA (2014a). *Hungary an ideal location for distribution centers, Logistics*. 12-15, Retrieved May 5, 2014, <http://www.hita.hu/Publication.aspx>.

HITA (2014b). *Investing Guide Hungary 2014, PWC, Budapest*. 13-25. Retrieved May 5, 2014, <http://www.hita.hu/Publication.aspx>.

Hungarian Central Statistic Office (2014). *International goods transport in Hungary (2001-2013), Statistic Data*. Retrieved May 15, 2014 from http://www.ksh.hu/docs/eng/xstadat/xstadat_annual/i_odmv002.html.

Hungarian Chamber of Commerce & Industry (2014). *Infrastructure and Transport, Budapest*. 1-3. Retrieved May 7, 2014 from <http://www.mkik.hu/en/magyar-kereskedelmi-es-iparkamara/infrastructure-and-transport-2631>.

Kim, J.H. (2011). Studies on Sustainable Policies of European Intermodal Transport System. *Journal of Distribution Science*, 9(2), 25-30.

KITA (2013). *General import and export - Data, Korea trade statistics*. Retrieved May 5, 2014, http://stat.kita.net/top/state/main.jsp?lang_gbn=null&statid=kts#none.

Kotra, KBC in Budapest (2014). *Hungary, EU funded projects go closer to the EU standard, Globalwindow*. Retrieved April 15, 2014, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GVOMAL020M.html?BBS_ID=10&MENU_CD=M10103&UPPER_MENU_CD=M10102&MENU_STEP=3&ARTICLE_ID=5014469&ARTICLE_SE=2030

Kovács, K. (2013). US Screening and Evaluation system of Inventions Utilized in Hungary, *Budapest Management Review*, 44(10), 24-36.

Losoncz, M. (2011). Continuity and Discontinuity in the Interaction of Regional and Corporate Cultures: Potsdam (Germany) and Győr (Hungary). *European Planning Studies*, 19(11), 1995-2008.

Mo, L., & Zhai, S. (2012). The Effects of County-of-Origin, BrandImage, and Corporate Image Dimensions on Brand Evaluations and Purchase Intentions of Smart Phones of Five Brands: A Comparative Study of China and Korea. *Journal of Distribution Science*, 11(7), 47-56.

NDA (2007). *National Strategic Reference Framework of Hungary 2007-2013, the new Hungary Development Plan*. Retrieved May 7, 2007, http://www.mrrfeu.hr/UserDocImages/EU%20fondovi/partnerske%20konzultacije/National_Strategic_Reference_Framework_2012__2013_1.pdf.

Svatoš, M., & Smutka, L. (2012). Development of Agricultural Trade of Visegrad Group Countries in Relation to EU and Third Countries, *Agris On-Line Papers in Economics & Informatics*, 4(3), 55-69.

Szakálné Kanó, I., & Vas, Z. (2013). Spatial Distribution of Knowledge-Intensive Industries in Hungary, *Transition Studies Review*, 19 (4), 431-444.