7 中・東欧で生産体制を固める韓国企業

百本　和弘　*Kazuhiro Momomoto*
（一財）国際貿易投資研究所　客員研究員
日本貿易振興機構　海外調査部　主査

要約

・韓国の対EU直接投資は近年、伸び悩んでいる。製造業については、対EU輸出の現地生産への代替がすでに進展し、対EU直接投資は一段落している。
・製造業の対EU直接投資は自動車、エレクトロニクスが中心で、地域的には中・東欧に集中している。特に、自動車は、現地生産化が遅れた分、進出当初から中・東欧で効率的な生産体系を構築できた。
・中・東欧の生産拠点は西欧の顧客に近いのが強みであるが、求人難・人件費上昇などの課題も抱えている。
・英国のEU離脱をめぐっては、韓国企業は影響を見極めている段階にあり、欧州拠点の再整備の動きは現時点では限定的である。

1. はじめに

2008年の世界経済危機により落ち込んだEU経済は回復基調が続いている。くすぶっていた政治リスクも、英国のEU離脱問題が尾を引くものの、2017年6月のフランス国民議会選挙でのマクロン大統領新党の勝利により、落ち着きを取り戻しつつある。このような中、日本企業のコンペティターでもある韓国企業がEU市場でどのような取り組みを図っているか興味深いところである。

本稿ではEUにおける韓国企業の動向について、製造業、特に、自動車・

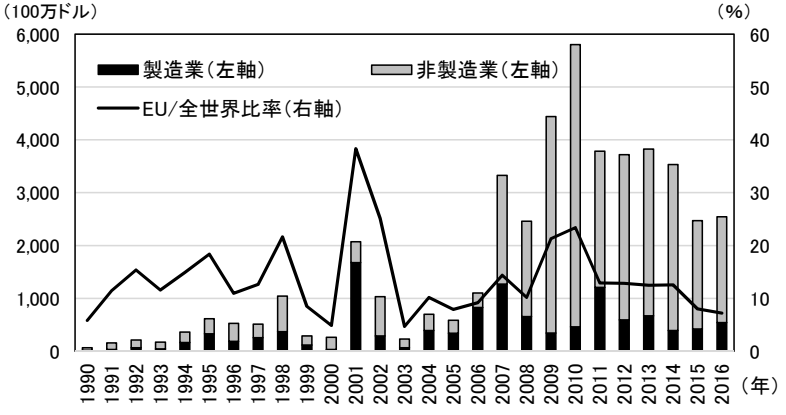
http://www.iti.or.jp/

エレクトロニクスに焦点を当てて概観する。国別には、域内最大国のドイツと共に、韓国メーカーが集積しているポーランドとチェコを取り上げる。さらに、英国のEU離脱に対する韓国企業の反応についてみてみる。

2. 伸び悩む韓国の対EU直接投資

韓国の対EU加盟国直接投資は2000年代後半に増加し、2010年に58億ドル超を記録したが、2011年以降は減少傾向にある（図1）。大手韓国企業のEU域内での生産拠点整備の動きが一段落したことや、EU経済の停滞が続いたことが影響している。その結果、韓国の対外直接投資全体に占める対EU直接投資のシェアは低下傾向にあり、足元では1桁に落ち込んでいる。製造業の直接投資についてみると、2001年にLG電子とフィリップスのブラウン管事業統合（15億5,785万ドル）に伴い対オランダ直接投資が急増したが、その後は、自動車（自動車部品を含む。以下同様）の直接投資が盛り上がった2006～2008年と、エレクトロニクスの直接投資が増えた2011年を除き、伸び悩んでいる[注1、2]。

図1　韓国の対EU加盟国直接投資の推移（実行ベース）



注：本統計は統計更新時に過去に遡って改訂される傾向にある点に留意が必要（以下同様）。
資料：韓国輸出入銀行データベース（2017年6月19日アクセス。以下同様）

http://www.iti.or.jp/

韓国の対 EU 加盟国直接投資累計額（2017 年 3 月末現在）の業種別構成比をみると、製造業は 25.6％にとどまっており、非製造業が圧倒的に多い。製造業のうち自動車が 27.5％、エレクトロニクスが 35.4％を占めており、この 2 業種で製造業全体の 6 割以上となり、製造業投資の中心になっている。非製造業では、鉱業、卸売業･小売業、不動産業および賃貸業が比較的多い。

他方､国別にみると､全体では英国､オランダ､ドイツの順となっている（表1)。ただし、製造業に限ると、前述の LG 電子の大型案件という特殊事情のあったオランダが最も多かったが、それに続くのはポーランド、スロバキアとなっており、韓国の製造業企業の EU 進出は中・東欧に集中している。

表 1　韓国の対 EU 加盟国別直接投資累計額（実行ベース、2017 年 3 月末）

単位：100 万ドル、位：％

国名（加盟年月日順）	全業種	順位	うち製造業	順位	製造業比率
ベルギー	1,856.4	7	354.3	10	19.1
フランス	2,424.3	6	458.5	9	18.9
ドイツ	4,596.5	3	1,214.1	4	26.4
イタリア	649.3	13	158.6	13	24.4
ルクセンブルク	3,258.9	5	42.5	18	1.3
オランダ	10,888.7	2	2,215.2	1	20.3
デンマーク	97.7	20	91.0	15	93.1
アイルランド	3,339.0	4	702.9	8	21.1
英国	11,626.9	1	1,109.0	6	9.5
ギリシャ	16.3	23	3.7	21	22.4
ポルトガル	153.9	18	133.7	14	86.9
スペイン	982.4	11	257.2	12	26.2
オーストリア	160.6	17	66.0	16	41.1
フィンランド	23.4	21	4.1	20	17.3
スウェーデン	104.0	19	48.8	17	46.9
キプロス	639.2	14	1.4	26	0.2
チェコ	1,296.8	9	1,186.3	5	91.5
エストニア	0.1	28	（実績なし）	28	0.0
ハンガリー	464.8	15	315.0	11	67.8
ラトビア	7.8	25	2.5	23	31.4
リトアニア	2.3	26	2.0	25	89.4
マルタ	22.2	22	2.1	24	9.5
ポーランド	1,578.8	8	1,410.1	2	89.3
スロバキア	1,284.4	10	1,261.8	3	98.2
スロベニア	10.2	24	3.4	22	33.0
ブルガリア	217.8	16	11.8	19	5.4
ルーマニア	903.4	12	867.4	7	96.0
クロアチア	0.5	27	0.0	27	7.6
合計	46,606.6	－	11,923.3	－	25.6

資料：韓国輸出入銀行データベース

http://www.iti.or.jp/

3. 2000年代に入って本格化した韓国製造業企業のEU進出

ついで、エレクトロニクス、自動車における韓国企業の EU 進出の経緯と現状を中心に概観する。

3.1. 西欧から中・東欧に生産シフトした韓国エレクトロニクス・メーカー

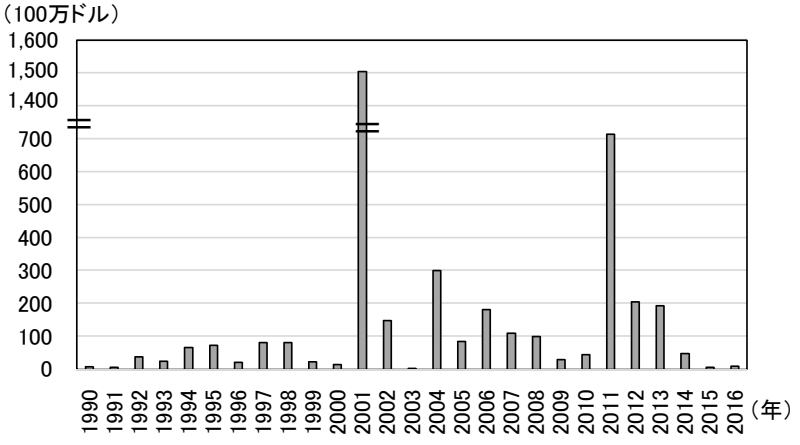
韓国エレクトロニクス・メーカーの西欧での生産拠点構築は 1980 年代に始まった。主な目的は貿易摩擦を回避すべく、韓国からの輸出を現地生産に代替していくことであった。まず、サムスン電子が 1982 年、当時、EC 加盟が予定されていたポルトガルにカラーテレビ工場を建設した。同社はその後、1987 年に英国に生産拠点を建設し、カラーテレビ、VTR、電子レンジの生産を開始した。他方、LG 電子（当時、金星社）は 1986 年に西ドイツに新工場を建設し、カラーテレビ、VTR の生産を開始し、1988 年に英国にも生産拠点を設立した。

対 EU 直接投資が本格的に立ち上がってきたのは 2000 年代に入ってからである（図 2）。韓国メーカーは西欧生産拠点のコスト上昇と EU の東方拡大を受け、生産拠点を西欧から中・東欧に移管した。サムスン電子は中・東欧では 1989 年にハンガリーに生産拠点を設けていたが、これはもともと現地市場向け生産拠点の位置づけが強かった。中・東欧の本格的な生産拠点は 2003 年に設けられたスロバキアで、西欧から生産移管が進められた。同社が中・東欧の中でスロバキアを選んだ理由について、筆者がかつて聞いた韓国の専門家は「①既存のハンガリー拠点から近い、②ポーランドは労働組合が強いという先入観があり、敬遠した」と語っていた。他方、LG 電子は、人件費の高さから 1995 年にドイツでの生産から撤退し、カラーテレビ生産を英国に移管していたが、1999 年にポーランドに生産拠点を設立し、英国から生産移管した。同社がポーランドを選定した理由として、①労働賃金が安価、②ポーランド政府が投資インセンティブを付与、③西欧市場向け物流インフラが整備、などが挙げられた。このような経緯を経て、2000 年代半ばには、サムスン電子を中心としたサムスン・グループの生産拠点がハンガ

http://www.iti.or.jp/

リーとスロバキアに、LG 電子を中心とする LG グループの生産拠点がポーランドに集積する現在の生産体系が完成した[注3]。

図 2　韓国の対 EU 加盟国直接投資の推移（エレクトロニクス、実行ベース）



資料：韓国輸出入銀行データベース

なお、近年、LG 電子が経営効率化のためにポーランド生産拠点の統廃合を行っていると報じられている。聯合ニュース（2016 年 7 月 1 日）は、「今まで、南西部のヴロツワフ工場で年 300 万台、ワルシャワの北方にあるムワバ工場で年 400 万台、テレビを生産していたが、ヴロツワフの生産設備をムワバに移管、設備を統合することとした」「移管後、ヴロツワフ工場は冷蔵庫、洗濯機などを生産する専門工場に再編する」と伝えた。

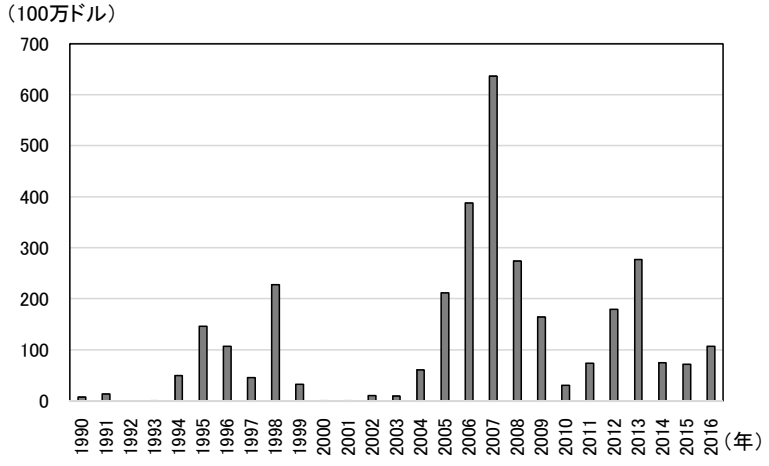
3.2.　EU市場で販売実績を伸ばす韓国自動車メーカー

韓国自動車メーカーの海外生産は日本企業に比べかなり遅く、2000 年前後に立ち上がった。EU に関しても、韓国車の EU 向け輸出は 1990 年代後半以降、増加していたが、本格的な EU 現地生産は 2000 年代後半になってからである（図 3）。進出時期が遅くなった分、西欧には生産拠点を設けず、はじめから中・東欧に EU 域内市場向け生産拠点を設けるといったように、

http://www.iti.or.jp/

シンプルで効率的な生産体制の構築が可能だった。具体的には、人件費が相対的に安いスロバキア（起亜自動車、2006年生産開始）、チェコ（現代自動車、2008年生産開始）に、両国がEUに加盟して間もないタイミングで工場を建設した。起亜自動車がスロバキアを進出先に選んだ理由として、生産コストの安さ、地理的条件、現地政府のインセンティブなどが挙げられる。さらに現代自動車は起亜自動車の近くに工場を建設し、2000年代半ば以降、チェコ、スロバキアを中心に現代モービス、韓国タイヤなど韓国の関連部材メーカーが集積した。

図3　韓国の対EU加盟国直接投資の推移（自動車、実行ベース）



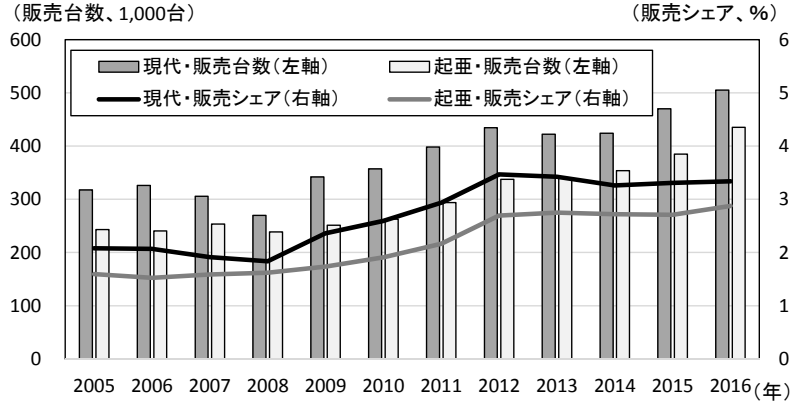
資料：韓国輸出入銀行データベース

欧州市場での現代・起亜自動車の乗用車販売台数は着実に増加し、販売シェアも現地生産開始以降、上昇した（図4）。現地生産台数も増加し、従来の生産能力の30万台を突破している（図5）。2016年の生産台数は、現代自動車のチェコ工場が約36万3,000台（チェコではシュコダに次ぐ2位）、起亜自動車のスロバキア工場が約34万台（スロバキアではフォルクスワーゲン・グループに次ぐ第2位）となっている。韓国の報道によると、両社は堅調な

http://www.iti.or.jp/

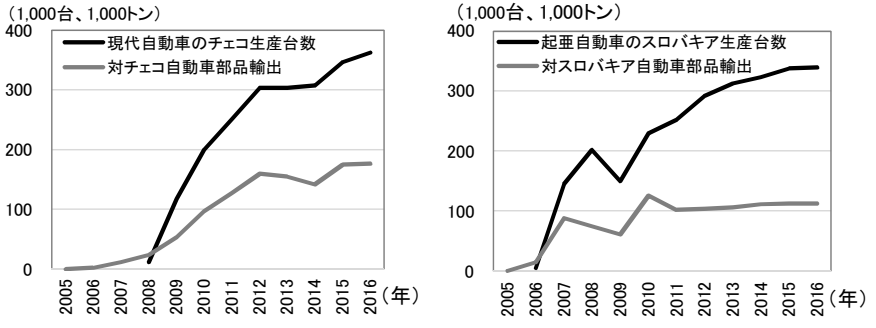
生産を受けて、チェコ工場は35万台に、スロバキア工場は33万台にそれぞれ生産能力を増強している[注4]。現代・起亜自動車は足元で米国・中国市場での苦戦が報じられているだけに、欧州市場での堅調さが際立っている。韓国の各メディアは、欧州での両社の堅調な販売の要因について、市場ニーズに適合した小型セダン･SUV新モデルの投入、韓国車の認知度の上昇やコスト･パフォーマンスの高さを指摘している[注5]。

図4　欧州乗用車市場における現代・起亜自動車の販売実績の推移



注：対象はEU・EFTA加盟国。ただし、マルタ（全年）、キプロス（2005～11年）を除く。
資料：欧州自工会（ACEA）

図5　現代・起亜自動車の現地生産台数と韓国の自動車部品輸出数量の推移



資料：韓国自動車産業協会、韓国貿易協会データベース

http://www.iti.or.jp/

両拠点の生産車はEU市場での販売を中心としつつも、ロシアなどEU域外にも輸出されている。逆に、EU市場で販売する乗用車については、現地生産車、韓国からの完成車輸入に加え、現代自動車の場合にはインド、トルコの生産拠点からの完成車輸入が含まれている。

両社はさらなる販売拡大を狙っており、特に、現代自動車は「2021年までに欧州市場でトヨタを抜きアジア勢トップシェア獲得を目指している」(亜州経済、2017年3月6日付、電子版)。ただし、ドイツなど欧州メーカーの牙城であるEU市場で、現代・起亜自動車がシェア・販売台数を劇的に増やしていくのは容易でないだろう。とすれば、EU域内で新しい生産拠点を設けるといった動きは想像しにくく、現行の生産体系が続くものと思われる。

ところで、両拠点の立ち上がり当初、韓国からの自動車部品輸出が多かったが、韓国の部品メーカーの現地進出が進んだ結果、輸出から現地生産への代替が進展した。近年は乗用車の現地生産台数が増えても、韓国からの自動車部品輸出の伸びは限定的である（図5）[注6]。

3.3. 車載用電池で韓国メーカーが相次いで進出

ついで、過去1年間の韓国企業のEU進出事例をみることとする（表2)。

製造業では、今後の成長が見込まれる車載用電池市場で、LG化学、サムスンSDI、SKイノベーションの3社が一斉に中・東欧で生産拠点構築に動いているのが特に目を引く。各社のEU進出動機はほぼ同じである。3社は従来、韓国、中国で車載用電池を生産していた（LG化学は米国でも生産)。世界の車載用電池市場は近年、急速に立ち上がってきたが、最大市場の中国では、中国の車載用電池メーカーとの競争激化、在中韓国系企業生産の電池搭載車に対する補助金支給中断で、苦戦している。そのため、各社とも、米国と並んで中国に次ぐ市場規模を誇り、将来の成長が見込まれるEU市場に目を向けた訳である。進出地はいずれも中・東欧である。その理由は、欧州自動車メーカーなど（潜在）顧客から近いために顧客対応や物流コストの上で有利なこと、生産コストが安いこと、自社グループの既存の生産インフラが活用可能なことなどである。LG化学はポーランドで生産する理由として

http://www.iti.or.jp/

「完成車メーカーの近くで製品の適期供給が可能」「物流費用が最適化できる」「（LG 電子、LG ディスプレー、LG イノテックなどの）既存の LG グループ・クラスターのインフラが活用できる」「ポーランド政府が積極的に支援」（同社 2016 年 10 月 6 日付けプレスリリース）を挙げている[注7]。サムスン SDI はハンガリーで生産する理由として「（かつて稼働していた）プラズマディスプレー・パネル工場のインフラを活用して、建設期間・費用を削減できる」「欧州自動車メーカーに対する対応力・物流競争力が優れている」（同社 2016 年 8 月 31 日付けプレスリリース）を挙げている。さらに、SK イノベーションも、2018 年下半期の電池セル生産開始を目標に、ハンガリー、チェコなどを中心に進出先を検討していると報じられている。

なお、非製造業では、不動産関連の大型投資事例が散見されたほか、流通、金融、物流といった分野で進出事例がみられた。

表 2　最近 1 年間の韓国企業の EU 加盟国進出事例（2016 年 7 月～ 17 年 6 月）

年・月	韓国企業名	進出国	投資額	概要
2016 年 7 月	現代モービス	ベルギー	-	ベリンゲンに中央物流センターを新設。欧州各地域にアフターサービス部品を供給する物流ハブ機能を担う。
2016 年 8 月	サムスン SDI	ハンガリー	約 4,000 億ウォン	車載用電池工場を建設、2018 年春以降に本格稼働予定。年産能力は電気自動車 5 万台分。
	サムスン証券・サムスン SRA 資産運用等	ドイツ	9,000 億ウォン	サムスン・グループの金融系企業が共同でフランクフルトの超高層ビル・コメルツ銀行タワーを買収。
	STX エンジン	オランダ	66 億ウォン	投資目的会社 OOS Investments B.V. の株式 6 %を取得。
2016 年 10 月	LG 化学	ポーランド	約 4,000 億ウォン	ヴロツラフに車載用電池工場を起工。2017 年下半期稼働を目指す。投資が完了する 2018 年末の年産能力は電気自動車 10 万台分以上で、電極からパックまでの一貫生産体制を構築。
	現代キャピタル、起亜自動車	ドイツ	資本金 6,710 万ユーロ	自動車金融事業を行う現地法人設立に関し、欧州中央銀行（ECB）の設立許可を取得。出資比率は現代キャピタル 80%、起亜自動車 20%。

http://www.iti.or.jp/

2016年11月	ネイバー	フランス	-	現地投資会社コレリア・キャピタルと共に、音響技術のスタートアップ企業・デビアレに投資。
2016年12月	韓国投資証券	フランス	4,800億ウォン	ノバルティスのパリ所在の法人の建物を買収。
2017年1月	ゲームビル	ドイツ	920万ドル	ベルリンの現地法人を増資。
2017年2月	ウリィ銀行	ポーランド	-	韓国系企業が周辺に多数進出しているカトヴィツェに事務所を開設。
	クロ・バーチャル・ファッション	ドイツ	280万ドル	バイエルン州に販売・アフターサービス拠点を設立。なお、同社はデザイン衣装ソフトウェア企業。
	LGハウシス	スロバキア	約486億ウォン	自動車部品メーカー・c2iの株式50.1%を取得。同社の炭素繊維軽量化部品の技術力、欧州自動車メーカーへの販路の獲得を狙う。
2017年4月	ハナ資産運用等	ベルギー	2億481万ユーロ（ランクバリュー）	オフィスビルを買収。
	現代モービス	チェコ	1,400億ウォン	同社の欧州初の自動車ランプ工場の稼働開始。年産150万台（ヘッドランプ、リアランプ各75万台）規模で、現代・起亜自動車の現地生産拠点とともに、欧州メーカーへの拡販を狙う。
2017年5月	LG電子	ドイツ	130億ウォン	IoT関連のスタートアップ企業・キーウィーグリッドの持ち分17.65%を取得。エネルギーとIoT事業のシナジー効果を狙う。
	SKイノベーション	–	-	中・東欧諸国のいずれかに車載用電池生産拠点を構築する構想を発表。
2017年6月	ネイバー	フランス	-	ゼロックスから、グルノーブルのゼロックス・リサーチ・センター・ヨーロッパ（XRCE）を買収。同社の人工知能技術獲得を目的とする。
	未来アセット金融グループ	アイルランド	-	ダブリンにトレーディングセンター設立へ。

注：概要は発表・報道時点の情報に基づく。
資料：各社発表、韓国の各種報道、fDi Markets、Thomson ONEから作成

http://www.iti.or.jp/

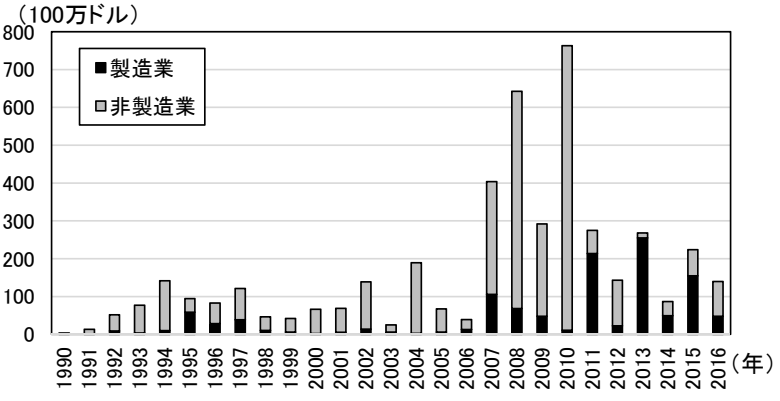
4. ドイツ・ポーランド・チェコへの韓国企業の進出状況

EU 最大国のドイツと、中・東欧のうちポーランド、チェコにおける韓国企業の進出状況についてみてみる。

4.1. 販売・技術獲得狙いなどが目に付くドイツ

韓国の対ドイツ直接投資は 2007 年から 2010 年にかけ大幅に増加した（図 6）。2007 ～ 08 年は卸売業・小売業が、2010 年は不動産業・賃貸業の投資が全体をけん引した。しかし、2011 年以降は欧州経済の低迷を受け、直接投資はやや低調である。2017 年 3 月末現在の直接投資累計額は約 46 億ドル、設立法人累計数は 608 社となっている。業種分布（累計額ベース）は全体の 48.6％が卸売業・小売業で最も多く、次いで、製造業（26.4％）、不動産業・賃貸業（15.1％）の順となっている。製造業の内訳はエレクトロニクス、自動車、その他機械など、投資先が分散している。

図 6　韓国の対ドイツ直接投資の推移（実行ベース）



資料：韓国輸出入銀行データベース

韓国企業の対ドイツ直接投資は全体の半数弱が卸売業・小売業であることから、販売拠点確保目的の色彩が強いといえるが、同時に、ドイツ企業の高

http://www.iti.or.jp/

い技術力を獲得する目的で、ドイツ企業を買収するケースが散見されるのも特徴である。具体的には、ハンファ・グループによる太陽光発電・Qセルズ買収（2012年）、第一毛織（現 サムスン物産）・サムスン電子による有機EL材料・ノバレッド買収（2013年）、万都によるDAS（ドライバーアシスタントシステム）エンジニアリングサービス専門企業・DSPボイフェン買収（同年）、ハンファ先端素材による自動車部品成形・ハイコスティクス買収（2015年）などがそれに該当する。

さらに、韓国の中小企業が幅広い分野でドイツに進出している模様である。大韓貿易投資振興公社（KOTRA）「国家情報」は「韓国の小規模中小企業と個人の投資が活発化している」「投資進出分野が多様化する傾向にある。今までは主に電子、情報通信、自動車、金融、医療機器分野で活発であったが、ここ2～3年は自己血糖測定器をはじめ、インプラント、診断機の部材・試薬、車載インフォテインメントなど、高い技術力をベースにした新成長分野への進出の動きが目に付く」と紹介している。

韓国企業はドイツの事業環境をどのようにみているのであろうか。KOTRA「国家情報」はドイツの強みについて、①充実した製造業基盤、②欧州最大の市場規模、③充実したインフラ、④優秀な人材といった項目を挙げている。半面、問題点として、①高い人件費・社会保障費、②企業文化の違い（特に、韓国と比較して業務スピードが遅い）、③労働者に有利な労働法（そのため、従業員採用に慎重さを要する）、④ビザ取得の難しさといった項目を挙げている。

4.2. 自動車・エレクトロニクスに集中するポーランド

韓国初の対ポーランド直接投資は1991年に記録されているが、最初に直接投資が活発化したのは1990年代半ばであった（図7）。当時の主役は大宇グループであった。同グループは海外展開では後発であったが、1992年以降、「世界経営」をスローガンに、他の韓国大手企業や日本企業などのコンペティターが進出していない新興地域に積極的に進出した。その1つがポーランドで、大宇自動車が1995年に進出、系列部品メーカーの進出も相次いだ。し

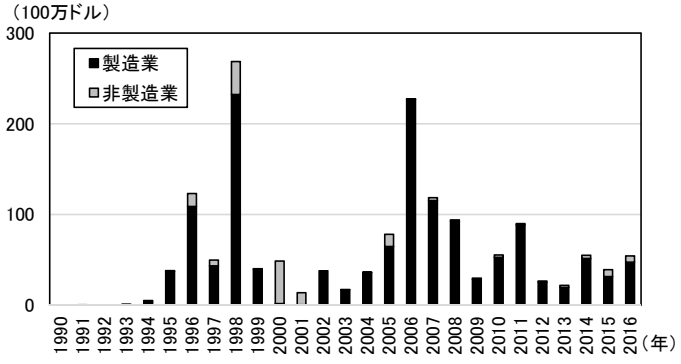
http://www.iti.or.jp/

かし、大宇自動車は事業不振で撤退、大宇グループ自体も1999年に解体されてしまった。その後、しばらく韓国企業のポーランド進出は低調な時期が続いたが、2000年代半ばに韓国の対ポーランド直接投資が再び活発化した。これはLG電子をはじめとしたLGグループ各社が相次いで進出したことによる。さらに、起亜自動車のスロバキア進出、現代自動車のチェコ進出を契機に、ポーランド南部に自動車部品メーカーの進出が進んだ。ただし、近年は新たな投資ブームはみられず、直接投資額は2012年以降、2,000万ドル台から5,000万ドル台で推移している。

2017年3月末現在の直接投資累計額は15億7,900万ドル、設立法人累計数は200社となっている。金額ベースでは全体の89.3%が製造業で、製造業の43.3%が自動車、32.7%がエレクトロニクスとなっている。つまり、韓国の対ポーランド直接投資は自動車・エレクトロニクスに集中している。

なお、従来、韓国企業にとってポーランドはEU域内向け輸出を念頭に置いた生産拠点の位置づけが強かったが、近年はポーランド内需向け生産拠点の位置づけが徐々に強まっている[注8]。現在は外資系企業など現地企業向け需要獲得が主流であるが、中・東欧最大の経済規模を誇るだけに、今後、消費市場への関心が高まる余地がある。

図7　韓国の対ポーランド直接投資の推移（実行ベース）



資料：韓国輸出入銀行データベース

http://www.iti.or.jp/

ポーランドの事業環境の評価に関連して、KOTRA「国家情報」はポーランドの強みについて、①安定的な政治環境・成長が続く経済、②西欧に比べ低廉な生産コスト、③豊富な技術人材（工学、農業、製薬など）、④中・東欧最大の内需規模、⑤物流の優位性（欧州の中央に位置）、⑥海運（バルト海）利用可能、⑦EU 域内からの資金流入、⑧外資企業に対する政府のさまざまな支援制度（キャッシュグラント、研究開発活動支援金、環境対策支援金等）を挙げている。一方、問題点として、①非効率的な行政システム、②道路などインフラ不足、③高い賃金上昇率、④人材不足（専門職、工場ワーカーともに不足）、⑤不安定な為替レートを挙げている。さらに、良質で低廉な労働力という従来の強みが薄れつつあり、政府の外資優遇制度が業種を絞る方向にあることに言及している。

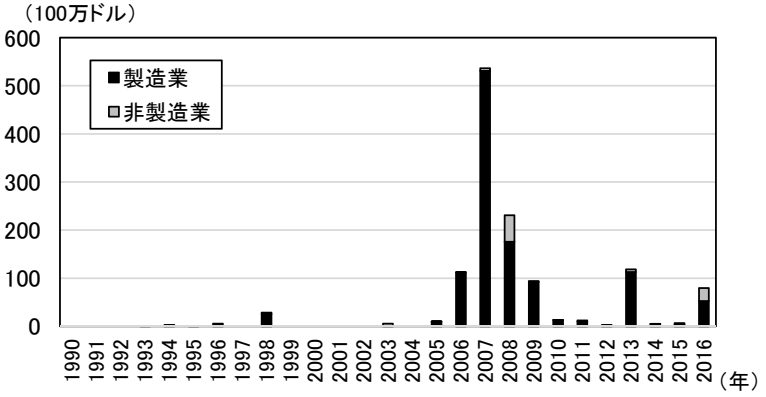
4.3. 自動車に偏重するチェコ

韓国の対チェコ直接投資は 2005 年までは実績がさほどなかったが、2006 ～ 09 年に急増した（図 8）。これは現代自動車のチェコ工場建設（2006 年進出）と、現代モービス、現代ダイモスなどの系列自動車部品メーカーの進出によるものである。現代自動車は、先に建設された起亜自動車のスロバキア工場への近接性をチェコ進出の大きな理由として挙げている。同社は「チェコ工場は起亜自動車のスロバキア工場とのシナジー効果を期待している。2 つの工場の距離は 85 キロに過ぎず、19 社の現地進出協力会社の部品共有を通じ（中略）競争力を高めることはもちろん、協力会社も十分な販売量を確保できるようになった」「（現代自動車が変速機、起亜自動車がエンジンを生産して）供給しあうことで、規模の経済性を確保できるようになった」と発表している（同社 2009 年 9 月 25 日付プレスリリース）。

他方、現代自動車関連の直接投資が一巡した 2010 年以降は、直接投資は伸び悩んでいる。とはいえ、この間、大型投資が全くなかったわけではない。2010 年以降の代表的な直接投資事例としては、（前掲の表 2 の現代モービスの自動車用ランプ工場建設以外に）大韓航空によるチェコ航空株式 44％取得（2013 年）、ネクセンタイヤの自動車用タイヤ工場建設（2015 年起工）が

http://www.iti.or.jp/

図８　韓国の対チェコ直接投資の推移（実行ベース）



資料：韓国輸出入銀行データベース

挙げられる。このうち、ネクセンタイヤは工場建設決定時に、東欧６カ国を対象に進出先を検討した結果、チェコを選定した理由として「立地条件、人材、インフラが優れている」「ドイツ（中略）へのアクセスと、急成長している東欧をつなげる橋頭保になっており、他の地域より位置的に優れている」「チェコの自動車生産台数が約 100 万台規模で、工場の半径 400 キロ以内に約 30 の自動車工場がある」「チェコ政府が積極的な投資誘致努力・支援を行っている」（同社 2014 年８月 12 日付プレスリリース）を挙げている。

2017 年３月末現在の直接投資累計額は 13 億ドル弱で、設立法人累計数は 74 社となっている。金額ベースでは製造業が 91.5％を占めており、製造業全体のうち 91.4％を自動車が占めている。つまり、韓国の対チェコ直接投資は自動車に偏重している。

チェコの事業環境の評価に関連し、KOTRA「国家情報」はチェコの強みについて、①地理的な優位性（欧州の中央に位置）、②道路・鉄道などインフラの充実、③優秀な人材（高い教育熱、高い科学・技術教育履修比率など）、④関連産業の発達（強固な製造業基盤）、⑤良好な生活環境、⑥政府の外資優遇政策といった項目を挙げている。半面、問題点として、①煩雑なビザ発行手続き、②韓国人人材の雇用の難しさ、③（工場建設時などでの）個人間

http://www.iti.or.jp/

売買による不動産獲得の難しさ、④外資企業が集中する地域での求人難、⑤税務調査の増加、といった項目を挙げている。

5. 英国のEU離脱の影響を注視する韓国企業

最後に、英国のEU離脱の影響について、韓国企業はどのようにみているか概観する。

韓国貿易協会国際貿易研究院（IIT）は英国の国民投票実施直後に報告書を発表した（韓国貿易協会国際貿易研究院 [2016]）。韓国の対 EU 輸出への影響について、「短期的には、不確実性の高まりによる EU の消費減速とポンド安・ユーロ安の影響で、韓国の対 EU 輸出が鈍化ないし減少すると予想される」とし、特に、半導体、鉄鋼、一次金属、自動車、映像機器、石油製品、陶磁器などでその可能性があると指摘している。その上で、英国との FTA の必要性に言及している。

ついで、政府系の対外経済政策研究院（KIEP）は 2016 年 12 月に英国の EU 離脱の影響を計測した報告書を発表した（対外経済政策研究院 [2016]）。それによると、韓国の実質 GDP 成長率は短期的に 0.1 ～ 0.8 ポイント低下する一方、中長期的には英国・EU 経済関係が弱まり、韓国の経済成長率はわずかながら上昇するとしている。韓国の輸出に関しては短期的には、対 EU 輸出は一次金属、化学、繊維・皮革で、対英輸出は自動車、化学、一次金属で影響が出るとしている。さらに、中長期的な韓国国内生産への影響については、一部の産業を除き、生産が増加するとしている。なお、韓国国内の金融・資本市場への影響は限定的としている。

他方、英国の EU 離脱に対する韓国企業の対応策に関連して、もともと韓国企業はドイツに欧州統括拠点を置く傾向が強いが、英国の EU 離脱宣言以降、一部で欧州統括拠点を英国からドイツに移す動きも出ている。例えば、LG 電子はロンドンにあった欧州地域本部をドイツに移転している[注9]。LG ディスプレーもドイツへ移転する予定と報じられている。しかしながら、全般的にみると、様子見の傾向が依然として強いといえる。

http://www.iti.or.jp/

KOTRA ロンドン貿易館は在英韓国系企業を対象に英国の EU 離脱の影響に関するアンケート調査を実施し、英国の国民投票の直後にその結果を発表した（大韓貿易投資振興公社 [2016]）。それによると、回答企業（31 社）の 71％が「英国の EU 離脱は自社の営業活動にマイナスの影響を与える」と回答したと紹介し、関税引き上げとポンド下落に対する懸念が大きいと解説している。さらに、韓国の各種報道によると、KOTRA ロンドン貿易館は、在英韓国系企業 100 社を対象にしたハードブレグジットに関する別のアンケート調査の結果を 2017 年 3 月に発表している。報道によると、回答企業（51 社）の 79％が「ハードブレグジットへの対応策を作成する必要があるが、現在は推移を見守っている」と回答した半面、「対応策を作成済み」とした企業は 4％に過ぎなかった。英国の EU 離脱交渉は始まったばかりであり、離脱後の姿が見えないだけに、多くの企業は状況を様子見しているというのが現状である。韓国企業全体としては、英国の EU 離脱の影響は限定的な模様である。やや古いが、アジアトゥデイ（2016 年 6 月 26 日、電子版）は「（韓国企業は）欧州より北米市場の売上高が多く、英国の EU 離脱で大きな影響を受けるとは考えにくい」「韓国企業の英国依存度は大きくない」とする識者のコメントを伝えていた。

6. おわりに

韓国製造業企業の EU 生産拠点構築は、韓国からの輸出の現地生産への転換が 2000 年代半ばから後半に進展し、現在は一段落した状況にある。また、EU 経済が低成長化し、新興国地域のように市場の急成長は見込めない。このような中、韓国企業にとって EU は成長性・収益性の両面で必ずしも魅力の高い地域とは言えず、前述のように、対外直接投資全体に占める対 EU 加盟国直接投資の割合も低下が続いている[注10]。

とはいえ、EU は市場規模が大きいうえに、経済の回復で市場としての魅力度を高めつつある。また、最近、韓国企業が中・東欧で車載用電池の生産拠点構築に一斉に動いているように、新たな成長市場に果敢に食い込む姿勢

http://www.iti.or.jp/

を強めている。今後も韓国企業の動きには目が離せない。

注

1 韓国輸出入銀行データベースの中分類区分では、自動車（自動車部品を含む）は「自動車およびトレーラー製造業」、エレクトロニクスは「電子部品、コンピュータ、映像、音響、および通信装備製造業」という名称が用いられているが、本稿では便宜上、「自動車」「エレクトロニクス」と記述する。

2 ちなみに、政府系の対外経済政策研究院（KIEP）・韓国農村経済研究院（KREI）が2016年に発表した計量分析結果によると、2011年7月に発効した韓国EU・FTAは、発効後の韓国の対EU直接投資額に有意な影響を与えていない。

3 さらに、サムスン電子は2010年にポーランドの家電メーカー・アミカの洗濯機・冷蔵庫生産工場を買収し、ポーランドに白物家電生産拠点を確保している。

4 生産能力増強に関する韓国側報道の出所は、チェコ工場はオートタイムズ（2016年10月6日付、電子版）、スロバキア工場はソウル経済新聞（2016年12月12日付、電子版）。

5 韓国EU・FTAによる自動車・同部品の関税撤廃も現代・起亜自動車の販売を下支えしたものと思われる。韓国経済新聞（2011年6月27日、電子版）は、「現代・起亜自動車は10％の完成車関税が5年間で段階的に撤廃されるのに合わせ、新車投入、マーケティング強化などを通じ、シェアを高める戦略を立てている」と紹介していた。

6 ちなみに、自由度は低いものの、自動車部品輸出重量（Y）を被説明変数に、現地生産台数（X）を説明変数にして両対数式で回帰分析すると、Xが1％増加すると、Yはチェコでは2009～12年に1.16％増加、2012～16年に0.90％増加、スロバキアでは2007～12年に0.61％増加、2012～16年に0.58％増加、という結果となり、現地生産の増加スピードに比べ、韓国からの自動車部品の輸出の伸びは鈍化している。

7 政府の支援策に関連して、韓国経済新聞（2017年7月3日付、電子版）は「（ポーランド政府とヴロツワフ市政府の支援で）当初1年～1年半の予定だった工期が8カ月になった」「ポーランド政府は工事過程で（規模は非公開だが）直接的な資金支援をした」「地方政府はLG化学の投資額の25％に該当する1,000億ウォンの法人税を免除する予定」と報じている。

8 韓国輸出入銀行データベースによると、対ポーランド直接投資の投資目的別比率（投資額ベース）は、「輸出促進」が2005～09年67.3％、2010～14年35.8％、2015～2017年第1四半期13.3％と減少傾向にあるのに対し、「現地市場」は同じ期間に23.1％、37.3％、74.2％と上昇している。

9 ただし、英国のEU離脱のみが移転の理由ではないようである。マネートゥデイ（2016年7月1日付、電子版）は「将来の収益源として育成している自動車部品事業のためには、英国よりドイツが有利と判断したため」と報じている。

10 ちなみに、成長性・収益性に関連し、韓国輸出入銀行が関連法に基づき毎年実施、発表する「海外直接投資経営分析」の最新版でも、在EU韓国系企業の売上高増加率（2011～15年）、売上高営業利益率（同、加重平均）はいずれも在外韓国系企業全体の平均値を下回っている。

http://www.iti.or.jp/

参考文献
○ 日本語文献
日本貿易振興機構［2007］「韓国・中国企業の欧米戦略」（海外調査シリーズ No.372）
○ 韓国語文献
韓国貿易協会国際貿易研究院 [2016]「韓・EU FTA と Brexit － 韓・EU FTA5 周年の評価とブレグジット以降の展望 －」
対外経済政策研究院 [2016]「ブレグジットの経済的影響分析と韓国の対応戦略」
大韓貿易投資振興公社 [2016]「英国、EU 脱退決定！　EU 歴史上初の会員国離脱」
大韓貿易投資振興公社 ウェブサイト「国家情報」
（http://www.ois.go.kr/portal/page?_pageid=93,721293&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_deps1=course&p_deps2=4&pnodeid=782&nodeid=787&tabid=1&menuCd=M021000 ）

http://www.iti.or.jp/