

韓国の自動車・部品・素材産業の動向に関する調査研究

(報告書の概要)

韓国の自動車産業は2009年に生産台数が351万台に達したが、国内販売は139万台、海外輸出が215万台であった。近年、生産台数の半数以上を輸出によって支えてきたが、生産は07年の409万台を、輸出は同年285万台をピークに減少している。特に08・09年はウォン安の恩恵があったものの、世界的な金融危機の影響で需要が伸び悩むこととなった。こうしたなか、韓国メーカーは海外生産を高めつつあり、その代表としての現代自動車は生産台数が09年に311万台のうち約5割(150万台)を他国で生産しており、同社の純利益も新興国(中国、インド等)の業績が著しく、過去最高の2.9兆ウォンに達した。

このように、グローバル展開を加速させている韓国の自動車産業、メーカーを対象に動向分析を進めたが、まず第1章では55年から現在に至るまでの韓国自動車産業の史的展開を概観した。加えて、今日の国際競争力が高まった要因としての部品・素材産業の成長を概説した。続く第2章では、韓国の自動車産業を取り巻く国内政策および通商政策をレビューした。国内の政策動向では、産業全体の体質強化戦略にもとづく産業育成策を中心に、今後の環境等先端技術開発の推進にも焦点を当てた。通商政策では、FTAの推進にみる韓国からの完成車、部品輸出の状況を顧み、今後の韓国メーカーの海外事業展開の方向性を検討した。第3章では韓国メーカー(自動車、部品、素材)の競争力を分析した。まず、自動車メーカーは日欧米のグローバル・メーカーとの比較分析によって生産、収益、資産活用、経営の安全性等の指標を以って検討した。特に、国内の高い市場シェアを背景にした低在庫水準の維持、即ち総資産回転率が高いことはグローバル・メーカーに比して優位性を持ち、産業全体の高い収益を維持することが可能となっている。部品メーカーも同様に分析指標を用いて検討したが、現代モータース等を代表としたメガ・サプライヤーの誕生とは裏腹に、多くの中小メーカーが存在し、財務や製品開発の面では二極化の構造がある。今後、中小メーカーは生き残りを賭け、中国やベトナム、カンボジア等への進出が加速するものと思われる。素材産業では金型を例に輸出規模の推移および現地ヒアリング情報の整理からまとめ、納入先の海外展開に伴う大量輸出によるビジネス・モデルを構築していることが明らかとなった。

(報告書の主要構成)

- (1) 韓国自動車産業の概要
- (2) 韓国自動車政策の動向
- (3) 韓国自動車・部品・素材メーカー分析