

# 中欧の自動車産業 (ポーランド)

ワルシャワ事務所

中欧の自動車産業では、EU加盟を間近に控え外国企業はコスト面などのメリットを求め西欧から生産拠点を移すなど、外資による投資が積極的に行われてきた。また、同産業など輸出型産業の発展が経済成長の源泉となって、中欧経済は持続的な発展をとげている。

「中欧の自動車産業」と題して本レポートでは前号7月号のチェコ、ハンガリーに引き続きポーランドの同産業について報告する。

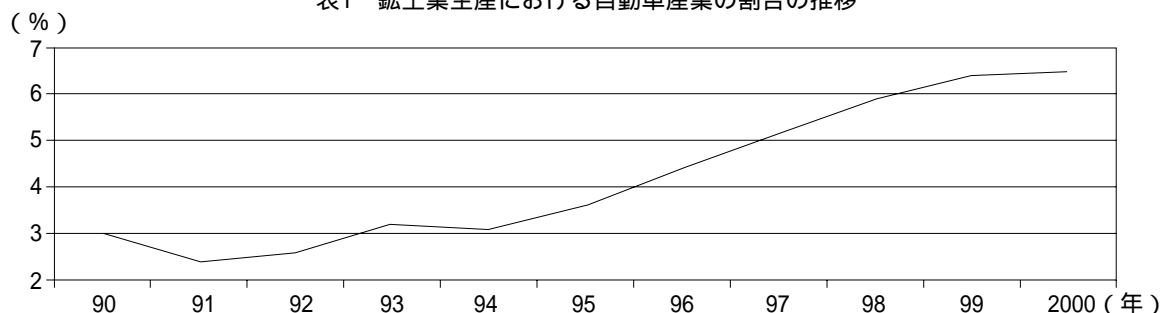
## 1. 自動車産業の位置付け

ポーランドの自動車産業は、市場経済への移行が始まった90～91年に大きく落ち込んだものの、その後急速に成長した。2000年の鉱工業生産指数（基準年＝95年）は138.3だったが、自動車産業における生産指数は277.0と大きな伸びを記録した。鉱工業に自動車部門が占める割合も、表1のとおり2.4%（91年）から6.5%（2000年）へと増加した。

なお、2001年第3四半期までの動向をみると、鉱工業生産指数は前年同期比0.6%増加したものの、自動車産業は11.6%減少した。

自動車産業における雇用者数は、90年の10万5,900人から93年には7万9,300人に減少、94年から97年（10万2,000人）にかけて増加したが、98年以降減少傾向にある。2001年9月末時点では8万3,000人と、前年同期比11.7%減少している（表2）。

表1 鉱工業生産における自動車産業の割合の推移



出所：中央統計局（GUS）

表2 自動車産業における雇用者数の推移

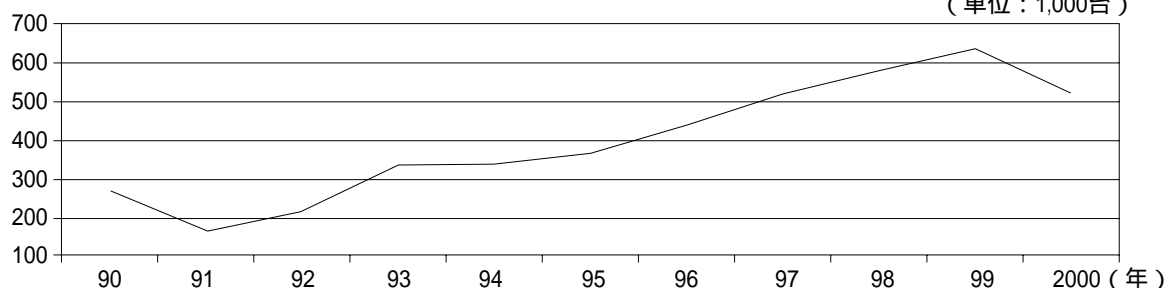
(単位：1,000人、%)

	99年末	2000年末	2001年第3四半期末
自動車産業部門	99	95	83
鉱工業総数	3,032	2,770	2,628
鉱工業に占める割合	3.3	3.4	3.2

出所：GUS

表3 自動車生産台数の推移

(単位：1,000台)



出所：GUS

表4 自動車部品の生産額の推移

(単位：100万ズロチ)

	95年	96年	97年	98年	99年	2000年
自動車部品 (ECA 34.3)	1,165	1,531	2,466	3,528	4,256	7,702

出所：GUS

## 2. 自動車および部品の国内生産

自動車の生産台数は、年々増加傾向にあったが、2000年には53万2,400台と前年比17.7%減少した(表3)。状況は車種によって異なっており、排気量が1,000cc以下の小型乗用車の生産は15万5,100台と前年比48.4%減少したが、1,000～1,500ccの中型車の生産台数は29万8,600台と25.8%増加した。1,500～2,000ccの大型車は7万2,900台と33.5%減少した。

2000年、自動車部品生産は自動車産業でもっとも大きな伸びを示した(表4)。自動車産業におけるこの部門のシェアは、98年には18.2%、99年には19.6%、2000年は26.6%となっている。この部門のシェアの拡大は、いすゞ(エンジン)、フォルクスワーゲン(エンジン、シート)、トヨタ(変速器)、デルフ

アイ、フィアットなど外国企業の大規模投資によるものである。

## 3. ポーランドで活動する主な外資系企業の概要

### (1) フィアット・オート・ポーランド

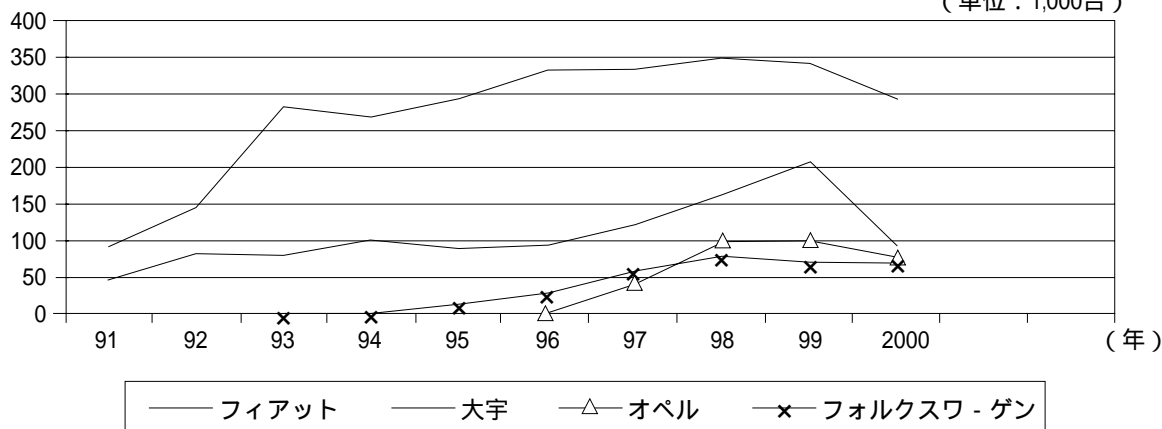
初めてポーランドに進出した外資系企業として92年に設立、93年に操業を開始した。セイチェント、ウノ、プントなど8車種を生産しているが、生産の70%以上はセイチェントである。99年まで順調に生産を拡大していたが、2000年には生産台数が29万2,600台に減少、1,000人以上の人員整理を行った。

### (2) 大宇FSO

大宇は96年、中型乗用車ポロネーズを生産していたFSOの民営化に伴い同社を買収し、

表5 メーカー別自動車生産台数

(単位：1,000台)



(資料：各社へのヒアリング調査より作成)

ラノス、ヌビラ、レガンジャ、マティスの生産台数を伸ばしていた。しかし、2000年11月に大宇が経営破たんしたことから、大宇FSOは資金繰りが悪化し、部品調達が困難になっていた。その後GMが大宇を買収することが決定したものの、ポーランドにはGMグループであるオペルの工場があることから大宇FSOはGMの買収リストから外れた。大宇FSOは新たな出資者を求め、英ローバーと交渉をしている。なお、2000年の生産台数は9万4,500台で前年比53.7%減と主要自動車メーカーで最大の下げ幅となった。

### (3) オペル・ポルスカ

オペルは当初、国営企業と合弁会社を設立、アストラとベクトラの生産を開始した。96年には、ポーランド初のグリーンフィールド型投資により工場を新設し、アギラ、アストラと同部品の生産を開始した。2001年にベクトラの生産は中止、現在はアギラとアストラの生産を行っている。2000年の生産台数は前年から2.3倍増加し、9万7,500台だった。

### (4) フォルクスワーゲン

フォルクスワーゲンは93年にポズナン市で生産を開始し、パサー、ポロ、シュコダ・フェリシア、セアト・コルドバの組み立てや

エンジン部品の生産を行っている。98年にはディーゼルエンジンとシートの生産拠点も設立しており、現在は年間5,000台のエンジンを生産する能力を有している。2000年の自動車の生産台数は7万1,000台だが、2003年に乗用車の生産を中止し、バンのための生産に切り替えることを発表している。バンについては現在年間10万5,000台生産しているが、12万5,000台程度にまで引き上げる予定である。

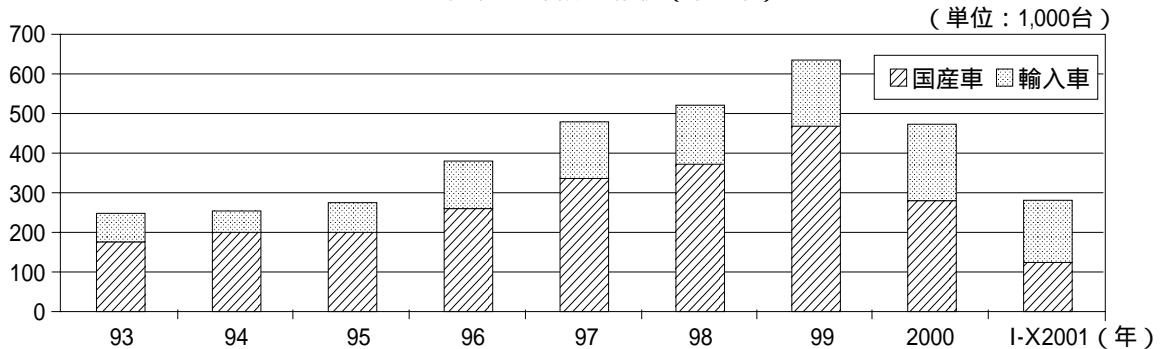
## 4. 乗用車市場

ポーランドの自動車市場は、90年代の欧州でもっとも大きく成長した市場の一つである。99年には欧州第6の、2000年には第8の市場となった。

90年代後半に新車販売台数が大きく伸びた背景には、国民の実質賃金の上昇と分割払い制度の普及に加え、銀行のローン制度が普及したことがある。さらに、97年以降オペル、フォード、フィアット、フォルクスワーゲン、トヨタといった外資系自動車企業は、販売を促進するために自ら融資部門を設立した。

2000年、新車販売台数は前年比25.2%減少した。国産車の販売台数は38.7%減少したが、輸入車の販売台数は13.7%増加した。2000年に販売台数が減少した理由として、政府が乗用車に対する物品税率を2倍に引き上げた

表6 新車販売台数の推移（乗用車）



出所：GUS

表7 メーカー別新車販売台数（乗用車）

（単位：1,000台、%）

	99年		2000年		
	販売台数	構成比	販売台数	伸び率	構成比
販売台数合計	640.2	100.0	478.8	25.2	100.0
フィアット	180.2	28.1	129.3	28.3	27.0
大宇	179.4	28.0	107.2	40.2	22.4
オペル	59.7	9.3	40.2	32.7	8.4
シュコダ	42.9	6.7	38.2	11.0	8.0
ルノー	32.7	5.1	27.9	14.6	5.8
フォルクスワーゲン	16.9	2.6	20.2	19.6	4.2
プジョー	17.3	2.7	19.0	10.2	4.0
フォード	28.2	4.4	18.1	35.6	3.8
トヨタ	13.3	2.1	13.7	3.0	2.9
シトロエン	10.8	1.7	11.7	8.2	2.4
セアト	11.9	1.9	11.2	5.9	2.3
日産	8.1	1.3	8.0	0.3	1.7
現代	5.8	0.9	7.4	27.9	1.5
その他	33.1	5.2	26.6	19.7	5.6

出所：経済省

こと、金融機関の貸し出し金利が引き上げられたことなどがあげられる。また、新車販売台数における輸入車の割合は、94年には20.2%だったが2000年には39.2%、2001年1～10月には56.0%に達しており、増加傾向にある。

## 5. バンおよびトラック市場

バンおよびトラック市場も乗用車と同様、販売台数は減少傾向にあるものの輸入車のシェアが拡大している。国産のバンおよびトラ

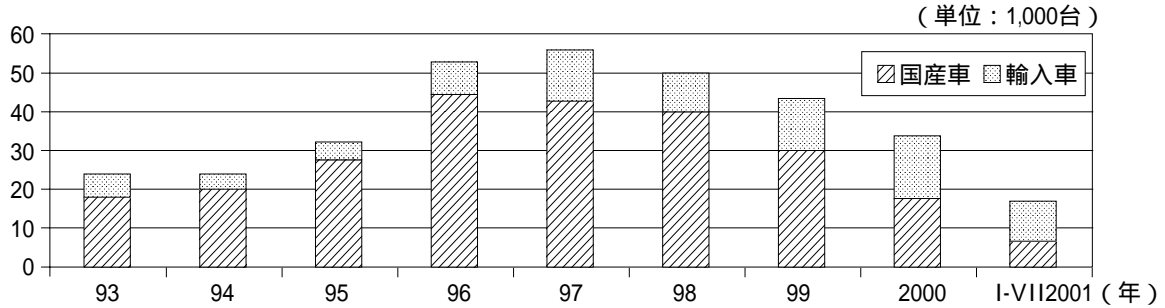
ックの販売台数は、90年代に一定以上の数量の自動車部品に対する輸入関税が免税されたことから国内での半現地組み立て（Semi Knock Down）での生産が進み、急速に拡大した。しかしその後、EUなどからの輸入関税免税の対象品目が徐々に拡大されたため、半現地組み立てのメリットは薄れた。このため、フォードは生産を中止したが、フォルクスワーゲンは完全現地組み立て（Complete Knock Down）に切り替えて生産を継続して

いる。

2000年におけるバンの新車販売台数は、前  
年比22.8%減少した。大宇がもっとも大きく

落ち込んだが、市場では最大のシェアを維持  
している。

表8 新車販売台数の推移（バン）



出所：経済省

表9 メーカー別販売台数（バン）

(単位：台、%)

	99年		2000年		
	販売台数	構成比	販売台数	伸び率	構成比
合計	42,775	100.0	33,023	22.8	100.0
大宇MP	10,673	25.0	8,508	20.3	25.7
大宇FSO	7,625	17.8	3,362	55.9	10.2
キア	3,506	8.2	3,019	13.9	9.1
シトロエン	3,772	8.8	2,796	25.9	8.5
メルセデス	2,236	5.2	2,277	1.8	6.9
フォルクスワーゲン	2,603	6.1	2,172	16.6	6.6
フォード	2,818	6.6	2,016	28.5	6.1
ルノー	1,789	4.2	1,975	10.4	6.0
フィアット	1,966	4.6	1,704	13.3	5.2
シュコダ	1,997	4.6	1,262	36.8	3.8
プジョー	1,379	3.2	1,109	19.6	3.4
現代	668	1.6	905	35.5	2.7
イベコ	547	1.3	720	31.6	2.2
オベル	459	1.1	373	18.7	1.1
日産	232	0.5	316	36.2	1.0
セアト	260	0.6	275	5.8	0.8
トヨタ	145	0.3	128	11.7	0.4
その他	100	0.2	106	6.0	0.3

出所：経済省

## 6. 自動車産業の貿易動向

2000年の自動車産業の貿易額は、88億5,900万ドルで、貿易全体の12%を占めている。輸出は全体の13.1%、輸入は9.6%を占めている。自動車産業の貿易動向の推移は表10のとおり。

2000年の自動車産業の輸出が拡大した理由としては、EU、とくにポーランドの最大の輸出先国であるドイツの経済が好調であったこと、乗用車の国内需要が低下したこと、

オペルやいすゞなどが新たに輸出を開始したことがあげられる。

自動車製品の輸出を国別に見ると、表12のとおりEU加盟国が主な輸出相手国となっている。

自動車部品の市場規模はここ数年で大きく伸びており、96年と比較しても2倍以上成長した。ポーランドにおける登録自動車の40%が車齢10年以上、27%が5年以上10年未満である点を考慮すると、自動車部品市場は今後も拡大するものと思われる。

また、自動車部品の市場規模の内訳をみると、国内生産、輸出は大きく増加したが輸入は減少した。これは国内産業が輸入製品に対し十分な競争力を備えつつあることを示して

表10 自動車産業の品目別貿易動向

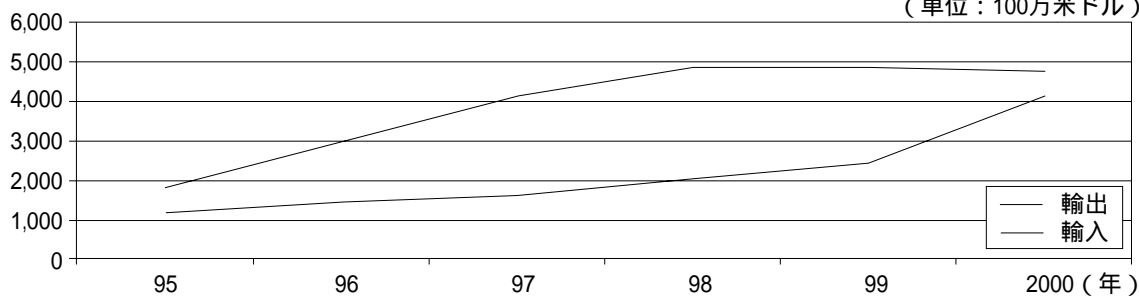
(単位：100万米ドル)

HS コード	品 目	95年		96年		97年		98年		99年		2000年	
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
8703	乗用車	659	467	784	920	771	1,102	1,010	1,380	1,095	1,589	1,461	1,714
8704	貨物自動車	232	96	158	142	179	152	337	261	353	292	447	314
8702	乗用車(10人以上)	6	17	6	8	46	13	21	29	42	32	63	48
8705	特殊用途自動車	2	17	2	24	3	39	6	60	7	58	10	58
8706	原動機付きシャシ	5	144	17	107	32	199	16	205	12	109	30	46
8707	車体	2	187	3	440	8	795	8	774	7	653	11	303
8708	部品および付属品	117	422	187	715	282	1,052	392	1,227	523	1,240	750	1,183
8716	トレーラー	65	78	71	113	77	151	95	205	109	159	106	134
8707	ガソリンエンジン	3	166	4	192	4	310	4	440	4	512	5	288
8408	ディーゼルエンジン	31	110	49	152	41	174	20	191	139	158	1,094	215
8409	エンジン用部品	76	60	99	103	116	121	124	136	138	162	163	416
	自動車産業合計	1,198	1,764	1,380	2,916	1,559	4,108	2,033	4,908	2,429	4,964	4,140	4,719
	収支	566		1,536		2,459		2,875		2,535		579	

出所：ポーランド貿易情報センター(CIHZ)

表11 自動車産業における貿易額の推移

(単位：100万米ドル)



出所：CIHZ

表12 自動車産業の主要国別輸出入（2000年）

（単位：100万米ドル、％）

乗用車							
国	輸出			国	輸入		
	金額	伸び率	構成比		金額	伸び率	構成比
イタリア	604.2	25.9	41.5	ドイツ	541.6	24.7	31.6
ドイツ	355.6	35.2	24.4	フランス	330.4	8.3	19.3
フランス	86.0	187.1	5.9	英国	175.9	10.8	10.3
トラック							
国	輸出			国	輸入		
	金額	伸び率	構成比		金額	伸び率	構成比
ドイツ	357.1	16.6	80.0	ドイツ	135.6	29.6	43.2
イタリア	24.0	55.2	5.4	イタリア	52.1	27.2	16.6
ハンガリー	14.0	125.9	3.1	フランス	41.7	34.7	13.3
ディーゼルエンジン							
国	輸出			国	輸入		
	金額	伸び率	構成比		金額	伸び率	構成比
ドイツ	633.3	512.0	57.9	ドイツ	69.9	5.7	32.5
ポルトガル	154.5	N.A.	14.1	スウェーデン	45.2	175.3	21.0
ベルギー	131.9	691.4	12.0	チェコ	19.0	56.7	8.8
自動車部品							
国	輸出			国	輸入		
	金額	伸び率	構成比		金額	伸び率	構成比
ドイツ	354.3	32.1	47.3	ドイツ	349.7	4.2	29.6
イタリア	118.1	10.3	15.6	イタリア	178.7	23.3	15.1
フランス	35.0	288.9	4.7	韓国	113.9	41.2	9.6

出所：CIHZ

表13 自動車部品の市場規模

（単位：100万米ドル、％）

	96年	97年	98年	99年	2000年
国内生産額	571	752	1,011	1,072	1,775
伸び率	18.7	31.7	34.4	6.0	65.6
輸出額	187	282	392	523	750
伸び率	59.8	50.8	39.0	33.4	43.4
輸入額	715	1,052	1,227	1,240	1,183
伸び率	69.4	47.1	16.6	1.1	4.6
合計	1,045	1,522	1,846	1,789	2,208
伸び率	32.9	45.6	21.3	3.1	23.4

出所：GUS

いる。

自動車部品のうち、ベアリング、樹脂・ゴム部品など国内で生産されることが多いが、燃料システムや電子部品といったハイテク製品は輸入に頼っている。

外資系自動車メーカーは進出に伴い、自国での下請け子会社に対しポーランドへの進出を促すほか、地場企業で品質管理に関する国際基準を満たしている地場企業からの調達を進めた。この結果、ポーランド市場における

.....

2大企業であるフィアットおよび大宇ではポーランド製部品の使用比率が80%を超えている。

### 7. 自動車産業部門における外国企業の投資

ポーランドの自動車産業の90年代における急速な発展は、フィアット、大宇、GM、フォルクスワーゲンといった外国企業の巨額の投資によるところが大きい。外国投資庁(PAIZ)によると、2000年末時点の総投資額494億ドルの11.3%に相当する52億ドルは自動車産業部門向けである。自動車産業における主な投資企業はフィアット、大宇、オペルである。

表14 自動車産業における主要な投資事例(2001年7月末現在)  
(単位:100万米ドル)

企業名	投資累計額
フィアット	1,494
大宇	1,422
オペル	800
いすゞ	193
フォルクスワーゲン	186
シーメンス	150
デルファイ	150
ボルボ	75
フォード	60
マン	50
ファウレシア	50
バレオ	45
ビステオン	43
ネオプラン	41
イートン	35
合計	4,794

出所: PAIZ