

ハンガリーへの大型投資に見る中国の欧州 EV 展開戦略

グローバルコンサルティング部 マネージャー 山野井 茜

※一般財団法人外国為替貿易研究会「国際金融」2024年2月号より転載

欧州では中国製の電気自動車(EV)に対する警戒感が増している。2023年9月、フォン・デア・ライエン欧州委員会委員長は一般教書演説の中で、巨額の国家補助金によって価格が人為的に低く抑えられているとして、中国製EVに対する補助金調査を開始すると発表した。一方で、ここ数年ハンガリーにおいては、中国からのEV関連の大型投資が相次いでいる。2022年には世界最大の電気自動車(EV)用バッテリーメーカーである寧徳時代(CATL)が工場設立を発表し、さらに2023年12月には完成車メーカー(OEM)である比亞迪(BYD)が欧州初の乗用車工場の設立を発表した。

この中国によるハンガリーへの大型投資の背景を紐解くと、中国の欧州でのしたたかなEV戦略が透けて見えてくる。本稿では、まず現在のハンガリーへのEV関連投資の状況を見たうえで、次に大型投資の背景にある中国、ハンガリー双方の思惑を分析する。最後にCATLによるハンガリーへの投資を例にすることで、中国の欧州でのEV戦略の一端を示したい。

1. 中国からの大型投資が続くハンガリー

(1) ハンガリーにおける自動車産業

自動車産業はハンガリーをはじめとした中東欧諸国の主要産業のひとつである。1989年以降の社会主義・計画経済から資本主義・市場経済への体制転換後、同地域には、西欧諸国に比べて安い労働コストや、欧州における自動車産業の一大集積地であるドイツへのアクセスが容易なことを背景に、トヨタ、スズキなどの日系を含む自動車メーカー・自動車サプライヤーが相次いで進出し、同地域の目覚ましい経済成長を支えた。1990～2000年代にかけては、労働集約型の部品工場や小型車工場の進出が中心だったが、体制転換から30年経った今、高度な作業を可能とする人材が育ってきており、また教育水準が高く、エンジニア人材が豊富なことから、近年これらの国々には従来の内燃機関車のみならず、EVバッテリー関連の投資も進み、EV産業が集積しつつある。

(2) EV産業の集積

2010年代後半からは、2016年に韓国のLG化学がポーランドにリチウムイオン電池工場の建設を発表したのを皮切りに、中東欧地域にはEVバッテリー関連での投資が相次いでいる。ハンガリーにはGSユアサと韓国のSK Innovation(同社は2021年10月にバッテリー事業を分社化、SK Onに社名変更)がそれぞれ2018年にリチウムイオン電池工場を建設することを発表、また2000年代にすでにハンガリーに進出し、小型リチウムイオン電池を製造していたSamsung SDIもEV用バッテリーの生産に乗り出している。また、SK Innovationや

Samsung SDI に供給するため、韓国系のバッテリー部材サプライヤーの進出も続いた。

このように、2010 年代後半から 2020 年にかけては、特に韓国系のバッテリーメーカーによる中東欧地域への投資が進んだ。EV 市場が本格的に立ち上がった 2016 年の段階で、中国企業が製造する EV バッテリーが基本的に中国国内の OEM に納入されてきたのに対し、韓国企業の EV バッテリーは欧州 OEM に採用されてきたため、欧州での EV 製造に合わせての進出であったと考えられる。

(3) 中国からの大型投資

しかし、2020 年以降、中国メーカーによるハンガリーへの進出が相次いでいる。過去 5 年のハンガリーへの EV 関連投資をまとめた(図 1 および 2)。こちらを見ると、特に 2022 年以降は、それまで積極的にハンガリーへの投資を行っていた韓国に代わり、中国からの投資が増えていることが分かる。

主要なものを例示すると、2022 年 4 月に億緯鋳能 (EVE Energy) が北東部に位置するハンガリー第二の都市のデブレツェン市への工場建設を発表、総額 99.7 億元(約 12.8 億ユーロ)規模の投資を行うとしている¹。その後同年 6 月には CATL が 73.4 億ユーロを投資し、同じくデブレツェン市への工場建設を発表している。そして、翌 2023 年 7 月には欣旺達 (Sunwoda) が 2 億 4,500 万ユーロを投じ、北東部ウクライナ国境に近い主要都市、ニーレジハーザへの工場建設を発表した²。また、EV バッテリーではないが、BYD が 2023 年 12 月に欧州初の乗用車の生産拠点を南部の主要都市であるセゲド市に設立することを発表している。

韓国の調査会社である SNE Research の調査によると、2022 年時点の世界全体の EV バッテリーの売上において、CATL は 1 位、Sunwoda は 9 位、EVE Energy は 10 位となっており、進出済みの SK On (4 位)、Samsung SDI (5 位) と併せて、世界の主要 EV バッテリーメーカー上位 10 社のうち、半分がハンガリーに工場を構えることになる。

中国からの EV 関連投資は、他の中東欧諸国でも顕著かというそうではない。ポーランドでは吉利汽車による同国政府が支援する新興 EV メーカーの ElectroMobility Poland への EV プラットフォームの提供、スロバキアでは国軒高科 (Gotion High-tech) による同国新興バッテリーメーカーの InoBat の株式取得などの動きがあるが、ハンガリーのように EV 関連の大型投資や工場設立は行われていない。欧州全体に目を向けると、2020 年以降では、元々は日産の子会社で、現在は中国資本の AESC グループ (旧エンビジョン AESC) が英国の日産工場に隣接する形でギガファクトリー建設を発表、また、CATL、Gotion High-tech 及び長城汽車からスピンアウ

¹ (出所) Portfolio.hu、Sokkal nagyobb az új debreceni akkumulátorgyár beruházás, mint amit Szijjártó Péter bejelentett、<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20230608/sokkal-nagyobb-a-z-uj-debreceni-akkumulatorgyar-beruhazas-mint-amit-szijjartopeter-bejelentett-620316> (2024/01/15 最終アクセス) (外部リンク)

² (出所) Portfolio.hu、Itt a bejelentés: gigantikus autóiipari beruházás indul Magyarországon、<https://www.portfolio.hu/uzlet/20220812/itt-a-bejelentes-gigantikus-autoipari-beruhazasindul-magyarorszagon-560967> (2024/01/15 最終アクセス) (外部リンク)

※(2024 年 2 月 22 日訂正)レポート中に以下の通り誤りがありました。訂正してお詫び申し上げます。
 ・(3)中国からの大型投資
 正: 翌 2023 年 7 月には欣旺達 (Sunwoda) が 2 億 4,500 万ユーロを投じ
 誤: 翌 2023 年 7 月には欣旺達 (Sunwoda) が 2 億 4,500 ユーロを投じ

トしたバッテリーメーカーの蜂巢能源(SVOLT)がそれぞれドイツに EV バッテリー工場を設立している。ハンガリーはドイツと並んで中国からのバッテリー関連の大型投資が進む国となっている。

2. 中国がハンガリーへの投資を進める背景

なぜ中国は欧州の中でも、特にハンガリーへの EV 投資を進めるのであろうか。

(1) 中国が欧州へ EV 関連の投資を進める理由

近年、中国は世界的な EV 販売台数の増加の追い風を受け、欧州においてもその販売台数を伸ばしている。2023 年に欧州自動車工業会が発表した統計によると、欧州における新車乗用車の販売台数の燃料別の割合では、特に 2020 年以降、化石燃料で走る内燃機関車の割合が減少傾向にあり、対照的に、EV、プラグインハイブリッド車(PHV)、ハイブリッド車(HV)の割合が拡大している(図表 3)。また、EU への輸入乗用車の金額規模を見てみると、2018 年には 10 億ユーロ未満だった中国の輸入総額はこの 5 年間で大きく増加し、2022 年には約 93 億ユーロで、最も輸入総額が大きい国となった(図表 4)。現状、中国の欧州展開は輸出がメインであり、欧州に完成車工場を有する中国 OEM は、英国拠点のロータス・カーズ、スウェーデン拠点のボルボの親会社である吉利汽車(Geely)、イタリアの DR モーターでセミノックダウン形式の生産を行っている奇瑞汽車(Cherry)、そしてハンガリーにバス組立工場を有する BYD のみと限られている。上海汽車も 2023 年時点で欧州への工場建設を検討、既述のとおり BYD がハンガリーへの乗用車の完成車工場の設立を決定するなど、中国 OEM の生産拠点の欧州進出は始まったばかりであり、バッテリーメーカーが先行して欧州への進出を始めている。

欧州に進出するバッテリーメーカーでは、ドイツとハンガリーに工場を構える CATL が BMW やメルセデスに、ハンガリーへの工場建設を発表している EVE Energy が BMW へのバッテリー供給を発表している。これまでこれらの企業は主に中国国内の OEM に供給してきたが、中国市場が成熟する中、これから EV 市場の成長が見込まれる欧州市場へ目を向け始めている。

また、冒頭にも言及したが、現在 EU では中国製 EV に対する警戒感が高まっている。欧州委員会が開始した反補助金調査の結果、中国政府からの EV 産業への補助金が市場歪曲的であり、EU 市場に影響を及ぼしていると判断された場合、中国製 EV は相殺関税が課され、中国から欧州への完成車輸出が抑制される可能性があり、その場合バッテリーメーカーにも影響が及ぶ。そのため、彼らは中国 OEM に限定せずに欧州 OEM への供給を進めているとも考えられる。

(2) 中国がハンガリーへの投資を進める理由

それではなぜ中国は EU 加盟国の中でも特にハンガリーへの投資を進めるのであろうか。その背景にはハンガリーによる積極的な EV 産業の誘致という産業政策的な要因と中国・ハンガリーの二国間関係という外交政策的な要因が考えられる。

ハンガリー政府は国内産業の高度化と積極的な外資誘致を目的として、EV を含む特定業種への外資奨励策を行っている。自動車産業に対しても返済不要の補助金や法人税の一部免除を行っている。例えば、EVE Energy に対しては 140 億フォリント(約 3,700 万ユーロ)の補助金提供を発表しており、CATL に至っては 8 億

ユーロを支援する可能性が報じられている³⁴。

また、ハンガリーは EU の中でも親中国として知られている。特に 2010 年に現在の中道右派を標榜するフィデス及び連立政党が国会の議席の 2/3 以上を獲得し、2002～2006 年以來与党の座に就き、第二次オルバーン・ヴィクトル⁵政権が発足すると、中国への歩み寄りを見せ始めた。2014 年には「東方開放政策」を発表し、中国との積極的な外交を展開している。

このように中国が EV 産業で欧州進出を検討する中で、EU の中でも特に中国を歓迎しており、かつ積極的な産業誘致政策を行うハンガリーは魅力的であったと考えられる。

(3) ハンガリーが中国からの投資を歓迎する理由

ここでハンガリーが中国からの EV 関連投資を歓迎する理由も考えてみたい。先ほど述べたとおり、2010 年のオルバーン政権発足以降、ハンガリー政府は中国への接近を図ってきた。その理由のひとつに、ハンガリーが EU 以外からの資金獲得の道を模索してきた、という点がある。ハンガリーは 2010 年以降、2012 年の新憲法（ハンガリー基本法）の制定を始め、選挙制度改革、司法改革など、国内の制度改革を矢継ぎ早に実行し、EU はハンガリーの民主主義や法の支配に対して懸念を示してきた。またハンガリーは EU 加盟国では珍しく親露的な外交政策をとるなど、EU の結束に波紋を投げかけ、ハンガリーと EU の間にはたびたび大きな溝が生じている。

一方で、ハンガリーは国家予算を EU に頼っている現実がある。ハンガリーは EU 加盟国の中でも EU 予算への拠出よりも EU 補助金の受領額が多い国であり、例えば 2023 年度の政府歳入のうち、7%を EU 補助金が占めるなど、経済成長のために EU 補助金を活用してきた⁶。ただ、EU 補助金については明確な使途が求められており、場合によっては凍結されることもある。事実、2022 年に欧州委員会は、ハンガリーにおける「法の支配」に疑義があるとし、EU 補助金の一部を凍結した。2023 年末には一部の凍結が解除されたものの、未だ交渉が行われている。

そんな中、中国は近年、新興国のインフラ投資に対して、多額の元借款を行っている。ハンガリーでも例えば、ベオグラード・ブダペスト間高速鉄道建設プロジェクトにおいて、中国から投資額の 85%について融資を受けている。使途の明確化が求められる EU 補助金とは異なり、中国からの融資は有利子であるものの返済さえできれば、その使途は限定されない。つまりハンガリーは「金も口も出す」EU だけではなく、「金は出すが口はださない」

³ (出所) Portfolio.hu、Az Európai Bizottság már két vizsgálatot folytat a CATL debreceni gyára miatt、<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20230823/az-europai-bizottsag-mar-ke-t-vizsgalatot-folytata-catl-debreceni-gyara-miatt-635205> (2024/01/15 最終アクセス) (外部リンク)

⁴ (出所) Portfolio.hu、Sokkal nagyobb az új debreceni akkumulátorgyár beruházás, mint amit Szijjártó Péter bejelentett、<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20230608/sokkal-nagyobb-a-z-uj-debreceni-akkumulatorgyar-beruhazas-mint-amit-szijjartopeter-bejelentett-620316> (2024/01/15 最終アクセス) (外部リンク)

⁵ ハンガリーの慣例に従い、姓・名の順で記載している

⁶ 2023 年 9 月、在ハンガリー日本国大使館「ハンガリー概況」

中国⁷⁾に接近しているのである。

ハンガリーは EU 補助金の代わりとして国外、特に中国からの投資を呼び込むために、積極的に EV 産業の誘致を行っているとの指摘もある。欧州への展開の足掛かりを模索する中国と、対外投資を求めるハンガリーの利害が一致した結果、中国によるハンガリーへの積極的な投資に繋がったと見られる。

3. 中国の欧州展開戦略

(1) 部材メーカーを含めた進出

最後に、中国による欧州への展開戦略を考えてみたい。前述のとおり、CATL は 2022 年にハンガリーへの進出を決定した。その際には、すでに自動車産業が確立されているハンガリー中央部～北部ではなく、元々農業が盛んな地域に新たに造成した工業団地への工場建設を決定している。CATL の進出に際しては、発表は多少前後するものの、セパレータを製造する中国の Semcorp、正極材製造、バッテリーリサイクルを行う韓国の EcoPro も併せて進出を決定している。アセンブリに際しては、隣接する工場からの調達を目指していると思われる。韓国の SK Innovation の進出や Samsung SDI の EV 用バッテリー製造開始の際には韓国の部材メーカーの進出も相次いだ。中国のバッテリーメーカーについても、Tier2、Tier3 のサプライヤーを含めた進出が続く可能性がある。

(2) 一带一路を活用した欧州へのサプライチェーン構築

更に重要なのが原料を含めたサプライチェーンである。ハンガリーの独立系メディアである Direkt36 は 2023 年 6 月に「ハンガリーが中国産化学原料の欧州ハブとなる可能性、流出文書で明らかに」と題した記事をリリースした。同記事によると、欧州にあるバッテリー工場やその他産業に供給する化学原料を中国からハンガリーを経由して鉄道輸送するために中国政府とハンガリー政府が協議を進めている、という。具体的には中国と欧州に化学原料の貿易ハブを設立し、それらを鉄道で結ぶというもので、欧州のハブとしてハンガリー北東部ウクライナ国境にある積み替え地点とブダペストの 2 ヶ所を想定している、というものであった⁸⁾。

中国が 2013 年に発表した「一带一路」構想では、中国からモンゴルまたは中央アジアを通り、欧州へと至る貨物鉄道の「中欧班列」を中核プロジェクトとして位置付けてきた。構想自体は 2000 年代からあったものの、一带一路の発表後、2010 年代後半から本格的にこの鉄道が運用されるようになり、中国から欧州への貨物輸送が急激に増えている。Direkt36 が報じた中国からハンガリーへの化学原料の鉄道輸送も欧州班列を活用したものと見られる。

中欧班列には複数のルートがあるものの、基本的には中央アジアからロシアに至るルートの利用が多く、欧州側の玄関はロシアからベラルーシを経由してポーランドとなっている。一方、ウクライナを経由すれば、ハンガリー

⁷⁾ 山野井茜「一带一路、中東欧の現状」『金融財政ビジネス』(時事通信社、2018)

⁸⁾ Direkt36, Hungary could become a European hub for Chinese chemicals, leaked documents reveal,

<https://www.direkt36.hu/en/kinai-vegyi-anyagok-elosztokozpontjava-valna-magyarorszag-rogan-es-kore-tunik-fel-a-projekt-mogott/>(2024/01/15 最終アクセス) (外部リンク)

を玄関とすることが可能であり、化学原料貿易ハブもこのルートが想定されているのであろう。

昨今のロシア・ウクライナの状況を鑑みると、現在もこの化学原料貿易ハブが本当に計画されているかは疑問が残る。しかし、欧州班列を活用した中国からの原材料の輸送自体は不可能ではなく、中国からハンガリーに直接輸送できなくとも、ポーランド経由でハンガリーの工場へ供給されることは十分に可能である。欧州班列によって、中国企業は、原材料調達を含めて「メイド・バイ・チャイナ」を欧州で実現でき、欧州企業に対しても十分な価格競争力も有することができるのである。

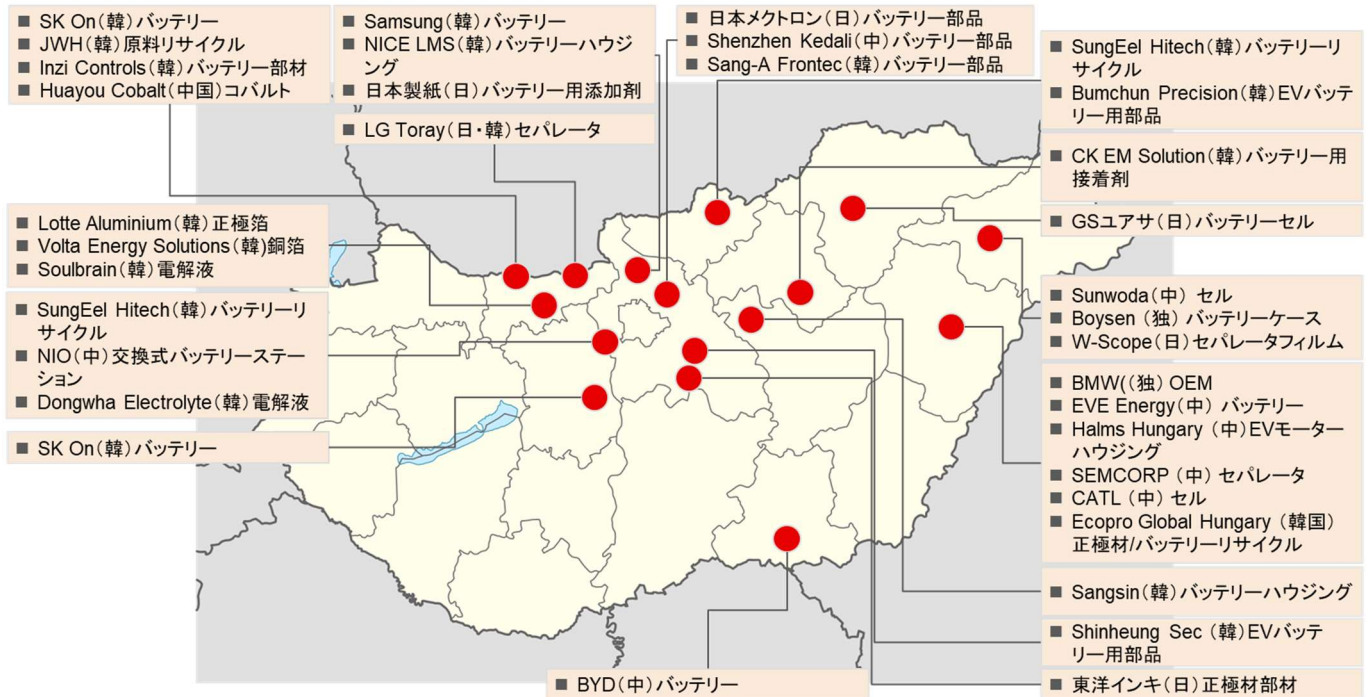
(3) 中国の欧州へのしたたかな展開戦略

中国政府は2016年に本格的なEVの普及を目指すことを表明してから、中国国内の企業に対し、EVを含む新エネルギー車への購入補助や研究開発費補助など、中央・地方を問わず手厚い補助を提供し、バッテリーメーカーやOEMは性能向上と低価格を実現してきた。その結果、中国は、EV推進を世界に先駆けて発表し、産業の早期確立を目指していたEUも揺るがす存在となっている。EUは中国をけん制しているものの、中国は既にハンガリーを足掛かりにし、欧州OEMも巻き込んでおり、さらに強固なサプライチェーンを構築することで、価格競争力を付けている。中国は、欧州での足場を緩やかに、しかし確実に固めつつある。今後も中国製EVやバッテリーは欧州を席捲していくかもしれない。

《主要参考資料》

- 山野井茜「EV産業集積地として注目される中東欧とその魅力」(三菱UFJリサーチ&コンサルティング、2020)
- 山野井茜「一带一路、中東欧の現状」『金融財政ビジネス』(時事通信社、2018)
- 鈴木均「EVはいつから経済安全保障の対象分野に入ったのか～EUの重要原材料規制案の事例～」『地経学ブリーフィング』(地経学研究所、2023)
- 吉岡桂子「中国EVの橋頭堡になるハンガリー」『週刊東洋経済』(東洋経済新報社、2024年1月)
- 「ハンガリー概況」(在ハンガリー日本国大使館、2023)

図表 1 ハンガリーにおけるEV 関連工場の状況



(注 1) 近年の報道を元に作成したものであり、EV 関連工場を網羅しているわけではない

(出所) 444.hu、その他公開情報をもとに筆者作成

図表2 ハンガリーへのEV関連投資(2018~2023年)

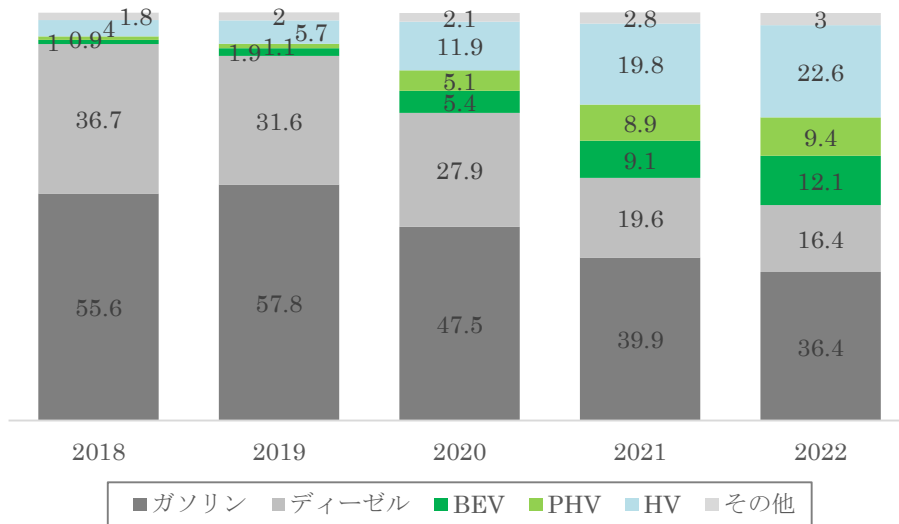
時期	企業	本社所在地	製造	内容 ^(注1)
2018年1月	GSユアサ	日本	EV用バッテリー	進出
2018年3月	SK Innovation	韓国	EV用バッテリー	進出
2018年10月	BMW	ドイツ	EV	進出
2018年12月	Linamar	カナダ	電動パワートレイン製品	新設
2019年2月	Bosch	ドイツ	電動ステアリングコントロールユニットなど	生産能力拡大
2019年7月	Doosan Solus	韓国	EV向け電池用銅箔	進出
2019年7月	東レ	日本	二次電池用セパレーターフィルム	新設
2019年7月	Inzi Controls	韓国	バッテリーモジュール	進出
2019年9月	Infineon	ドイツ	EV・HV向け半導体	新設
2019年10月	Samsung SDI	韓国	EV用バッテリー	生産能力拡大
2020年2月	Lotte Aluminium	韓国	二次電池用正極箔	進出
2020年2月	Panax Etec	韓国	二次電池用電解液	進出
2020年3月	SK Innovation	韓国	EV用バッテリー	生産能力拡大
2020年5月	Doosan Solus	韓国	EV向け電池用銅箔	生産能力拡大
2020年9月	Lotte Aluminium	韓国	二次電池用正極箔	生産能力拡大
2021年2月	Samsung SDI	韓国	EV用バッテリー	生産能力拡大
2021年6月	SK Innovation	韓国	EV用バッテリー	生産能力拡大
2021年9月	上海恩捷新材料科技/Semcorp	中国	二次電池用セパレーターフィルム	進出
2021年9月	Schaeffler Savaria	ドイツ	EV用モーター部品など	新設
2021年10月	LG化学 東レ	韓国 日本	二次電池用セパレーターフィルム	新設
2021年12月	EcoPro	韓国	二次電池用正極材	進出
2022年2月	SK ON ^(注2)	韓国	EV用バッテリー	新設
2022年4月	億緯鋰能/EVE Energy	中国	EV用バッテリー	進出
2022年5月	格林美/GEM	中国	高ニッケル前駆体、バッテリーリサイクル	進出
2022年6月	ダブル・スコープ	日本	EV用セパレータ	進出
2022年6月	Lotte Aluminium	韓国	二次電池用正極箔	生産能力拡大
2022年6月	アウディ	ドイツ	EV用駆動モーター	新設
2022年8月	蔚来汽車/NIO	中国	バッテリー交換ステーション	進出
2022年8月	寧徳時代新能源科技/CATL	中国	EV用バッテリー	進出
2022年11月	BMW	ドイツ	EV用バッテリー	新設
2023年2月	日本製紙	日本	バッテリー用添加剤	進出
2023年6月	Dana	米国	電動ドライブユニットなど	新設
2023年7月	欣旺達/Sunwoda	中国	EV用バッテリー	進出
2023年9月	LG Magna e-Powertrain	韓国・ カナダ	EV用モーター	進出
2023年10月	ティッセンクルップ	ドイツ	EV用ローターシャフトなど	生産能力拡大
2023年11月	EcoPro	韓国	廃バッテリーリサイクル	新設
2023年12月	ZF	ドイツ	eアクスル	新設
2023年12月	BYD	中国	EV	新設

(注1) 「進出」は当該国へ未進出での投資、「新設」は既に当該国に生産拠点を持っており、新たな製造品目の工場を設立すること、「生産能力拡大」は工場増設等による生産拡大を指す

(注2) 2021年10月にSK InnovationからSK Onに分社化

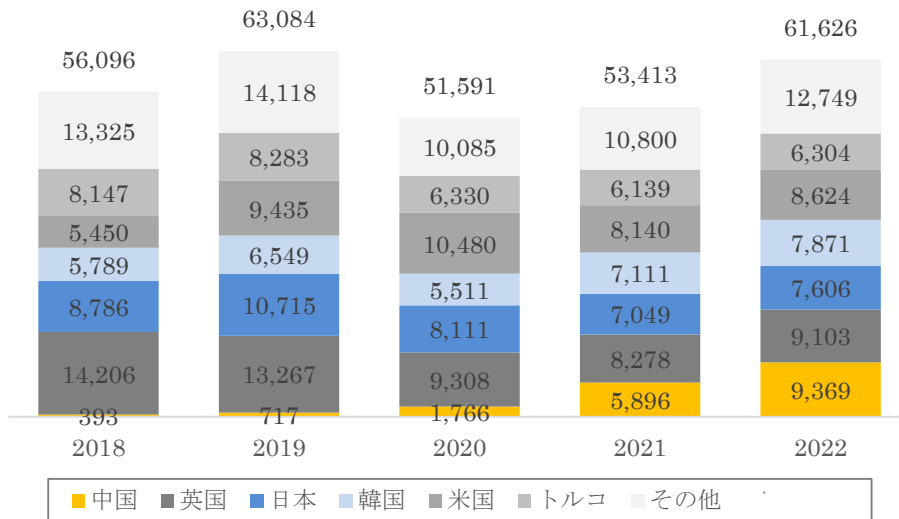
(出所) 報道を元に筆者作成

図表3 欧州における新車乗用車販売台数の燃料別割合



(出所) 欧州自動車工業会統計をもとに筆者作成

図表4 EUの乗用車輸入金額推移(単位:百万EUR)



(出所) 欧州自動車工業会統計をもとに筆者作成

ご利用に際して

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。