

I n h a l t v e r z e i c h n i s

	Seite
1. Einleitung	1
1.1. Problemstellung	1
1.2. Gang der Untersuchung	4
2. Raumstrukturen in Entwicklungsländern und allgemeine Darstellung der Automobilindustrie	6
2.1. Raumstrukturen in Entwicklungsländern	6
2.1.1. Theorieansätze zur Entstehung von Raumstrukturen	7
2.1.1.1. Standortstrukturansatz	7
2.1.1.2. Ansätze räumlicher Wachstumsmodelle	9
2.1.2. Charakteristika der Regionalstruktur in Entwicklungsländern	14
2.1.2.1. Historischer Entwicklungsverlauf	14
2.1.2.2. Dualismus	16
2.1.2.3. Urbanisierungsprobleme	17
2.1.3. Schwellenländer	19
2.2. Die Organisation der Industrie	25
2.2.1. Zu den Begriffen der Organisation der Industrie	26
2.2.2. Unternehmungen des Marktsystems als kleine und mittlere Organisation	31
2.2.3. Unternehmungen des Planungssystems als große Organisation	33
2.2.4. Hierarchie der Standorte	36
2.2.5. Interdependenzen zwischen Markt- und Planungssystemen	39
2.3. Die bisherige Entwicklung der Automobilindustrie und neue Tendenzen	42
2.3.1. Übersicht der Entwicklung	42
2.3.2. Die Strategien der Automobilhersteller	45
2.3.2.1. Prozeßinnovationen	46
2.3.2.2. Produktinnovationen	48
2.3.2.3. World-Car	50
2.3.2.4. Konzentration und Kooperation	52

2.3.2.5. Die schlanke Produktion (Lean Production)	56
2.3.2.6. Just-In-Time (JIT)	58
2.3.2.7. Zulieferindustrie	62
3. Industrialisierung Koreas	67
3.1. Historische, politische und demographische Charakteristika	67
3.2. Die Raumstruktur und die Wirtschaftsstruktur	70
3.3. Der Arbeitsmarkt	78
3.4. Industrialisierung und industrielle Strategien in Korea	84
3.4.1. Industrialisierungsprozeß	84
3.4.2. Die Chaebol-Struktur in Korea	96
3.4.3. Eisen-, Stahl-, und Elektronikindustrie	106
3.4.4. Zusammenfassung	112
4. Struktur und Organisation der Automobilindustrie in Korea	117
4.1. Die Automobilindustrie	123
4.1.1. Charakteristische Eigenschaften der Automobilindustrie	124
4.1.2. Aufbau der Automobilindustrie in Korea	128
4.1.2.1. Überblick über die historische Entwicklung der Automobilindustrie	128
4.1.2.2. Die Standortverteilung der Automobilindustrie	136
4.1.3. Die Bedeutung der Automobilindustrie und ihre gegenwärtige Lage	138
4.1.3.1. Die inländische Bedeutung als Wirtschaftssektor	138
4.1.3.2. Produktion	143
4.1.3.3. Die Entwicklung der Nachfrage	146
4.1.3.4. F&E	150
4.1.3.5. Preiskonkurrenz	156
4.1.3.6. Qualität	157
4.1.3.7. Export	158

4.1.3.8. Die Technologiestruktur	163
4.1.4. Die Regierungspolitik zur Automobilindustrie	171
4.1.5. Zusammenfassung	176
4.2. Automobilindustrieunternehmen in Korea	179
4.2.1. Die Automobilhersteller	179
4.2.1.1. Die Hyundai Motor Corporation	180
4.2.1.2. Die Daewoo Motor Corporation	182
4.2.1.3. Die Kia Motor Corporation	183
4.2.1.4. Die Ssangyong Motor Corporation	187
4.2.1.5. Die Asia Motor Corporation	188
4.2.1.6. Die Intra-Unternehmensorganisation der Autofirmen	188
4.2.2. Vergleich der Hyundai- und Daewoo- Philosophie	193
4.3. Die Internationalisierung der koreanischen Autoindustrie	197
4.3.1. Entwicklungstendenzen und Bedingungen des Exportes der Automobilindustrie	197
4.3.2. Internationale Produktionsstandorte der koreanischen Automobilindustrie	204
4.4. Die Beziehungen zwischen Autoherstellern und Zulieferern im Wandel	208
4.4.1. Die Integration des Arbeitsteilungssystems in der Autoteileindustrie (Kyeo Yol Wha)	209
4.4.2. Die Situation der Großteileproduktion	212
4.5. Die koreanische Zulieferindustrie	217
4.5.1. Betriebs- und Branchenstruktur	217
4.5.2. Standorte der Zulieferbetriebe	219
4.5.2.1. Bewertung der Standortfaktoren	219
4.5.2.2. Regionale Verflechtungen	221
4.5.2.3. Räumliche Konzentration	228
4.5.3. Produktionsmodalitäten in der Zulieferindustrie	232
4.5.3.1. Externe Abhängigkeit	232
4.5.3.2. Kapitalintensität	236
4.5.3.3. Angebot und Nachfrage	

der Rohstoffe	237
4.6. Ein Modernisierungssprung: Das Automobil- entwicklungsprogramm "X-5 Project"	239
5. Räumliche Wirkungen der Automobilindustrie in Korea	253
5.1. Automobilindustrie und Raumplanung	253
5.1.1. Die Stadt Ulsan und ihre intraurbane Raumplanung unter Berücksichtigung der Automobilindustrie	253
5.1.2. Automobilindustrie im Rahmen der Dezentralisierungspolitik	255
5.1.3. Automobilindustrie und Wachstumszentren	258
5.2. Die Bedeutung der Raumstruktur Koreas für die Investitionen der Automobilindustrie	261
5.2.1. Die Zukunft Koreas als Automobilstandort (ab 1990)	262
5.2.2. Die Infrastruktur und die einzelnen Regionen	264
5.2.2.1. Kyong-In	265
5.2.2.2. Chungchong	267
5.2.2.3. Cholla	269
5.2.2.4. Kyongsang	270
5.2.2.5. Zusammenfassung	271
5.3. Auswirkungen der Automobilindustrie auf die Raumstruktur	273
5.3.1. Die Veränderung der Standortverteilung des Automobilbaus	274
5.3.2. Staatsmonopolistische Maßnahmen zur Beeinflussung der Raumstruktur durch die Automobilindustrie	275
5.3.3. Die neue Organisation der Automobil- produktion	276
5.4. Arbeitsmarkteffekte	280
5.5. Aspekte der Regionalpolitik	282
6. Schlußbetrachtung	286
6.1. Zusammenfassung der Ergebnisse	286

6.2. Beurteilung der Ergebnisse und Konsequenzen für
die künftige Automobilindustrie Koreas

290

Literaturverzeichnis

Lebenslauf

Erklärung

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Determinanten des Wettbewerbs	30
Abb. 2: Multidivisionale Organisationsstruktur	37
Abb. 3: Japanisches System der Automobilproduktion	40
Abb. 4: Entwicklung des neuen Autos zwischen 3 und 5 Jahre	49
Abb. 5: Kooperation der Weltautomobilindustrie	55
Abb. 6: Bausteine des Just-In-Time Konzepts	61
Abb. 7: Wirkungsgefüge von Zulieferentwicklung und Zulieferbeziehungen	65
Abb. 8: Die koreanischen Verwaltungszonen	71
Abb. 9: Bevölkerungsverteilung und -entwicklung 1960 bis 1986	75
Abb. 10: Bevölkerungsbewegung zwischen Regionen im Jahre 1990	83
Abb. 11: Koreas Industrialisierungsschritte	92
Abb. 12: Industriestandorte Koreas	94
Abb. 13: Die Struktur von Chaebol und Tochter- unternehmen	96
Abb. 14: Die Unternehmensorganisation der Chaebol Hyundai	103
Abb. 15: Die regionale Verteilung der Branchen	105
Abb. 16: Produktion und Export der einheimischen und ausländischen Unternehmungen in Korea	111
Abb. 17: Mögliche organisatorische Strukturen	118
Abb. 18: Beziehung von Raum, Unternehmung und Organisation	122
Abb. 19: Verflechtung der Automobilindustrie	125
Abb. 20: Entwicklungsschritte der Automobilindustrie in Korea	130
Abb. 21: Kooperation koreanischer Automobilhersteller mit ausländischen Automobilkonzernen	133
Abb. 22: Standorte der Kfz-Produktion in Korea	135

Abb. 23: Die Automobilhersteller in Korea und ihre Standorte	137
Abb. 24: Entwicklung der räumlichen Organisation der Automobilindustrie Koreas	139
Abb. 25: Beschäftigtenvergleich der koreanischen Industrie	141
Abb. 26: Beschäftigte der Automontagewerke Koreas	142
Abb. 27: Vergleich des Absatzes der Unternehmen auf dem Binnenmarkt	147
Abb. 28: Internationaler Vergleich des Bestandes an Kfz	148
Abb. 29: F&E -Organisation in der Automobilindustrie	151
Abb. 30: Entwicklung der Technologieeimport	152
Abb. 31: Technologieniveau der Automobilindustrie Koreas	154
Abb. 32: Kursentwicklung ausgewählter Währungen zum US-Dollar 1970-1986	159
Abb. 33: Entwicklung des Industrieroboters Koreas	165
Abb. 34: Stadien der Entwicklung zur Förderung der Automobilindustrie in Korea	173
Abb. 35: Entwicklungsphase der Automobilindustrie Koreas	175
Abb. 36: Veränderung der Automobilunternehmen Koreas	180
Abb. 37: Organisation der Interdependenzindustrie Kias	184
Abb. 38: Endprodukterstellung in nur einer Region	190
Abb. 39: Endprodukterstellung durch mehrere Regionen	190
Abb. 40: Strategieüberblick von Hyundai und Daewoo	195
Abb. 41: Entwicklung des Führungslandes in der Automobilindustrie	201
Abb. 42: Anteil der Welt-Autoproduktion nach Regionen 1955-1989	203
Abb. 43: Internationale Markteintrittsstrategien	206
Abb. 44: Internationalisierung der Autoproduktionsstätte Koreas im Ausland	207

Abb. 45: Arbeitsteilung im Fahrzeugbau	208
Abb. 46: Integrationsstruktur der Automobilindustrie	211
Abb. 47: Modell des Lieferungs-systems zwischen Autoherstellern und Zulieferern	216
Abb. 48: Zulieferunternehmen für Automobilindustrie in Korea	219
Abb. 49: Lieferantenstruktur der koreanischen Automobilhersteller	222
Abb. 50: Verteilung von Zulieferbetrieben Koreas	227
Abb. 51: Fremdkapitalanteil der Zulieferbetrieben nach Beschäftigten	229
Abb. 52: Einführung der Technologie in der Reifenindustrie	233
Abb. 53: Kooperationsversammlung der Zulieferer	235
Abb. 54: Befragung der Unternehmen über Qualität und Preis von Inlandsrohstoffen	239
Abb. 55: Standorte von neuen Autowerken und Teststrecken	242
Abb. 56: Strategie der Technologieentwicklung	248
Abb. 57: Die mittel- und langfristige Wachstumsstrategie der Automobilunternehmen	251
Abb. 58: Zusammenhang der Entwicklung der koreanischen Automobilindustrie und der räumlichen Entwicklung	292

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. 1: Automobilproduktion und -montage in Entwicklungsländern 1960-1992	24
Tab. 2: Die Distribution von kleinen Industrie- unternehmungen nach Beschäftigten	32
Tab. 3: Bevölkerungsentwicklung und -verteilung 1960 bis 1986	73
Tab. 4: Statistisches Profil Koreas	79
Tab. 5: Internationaler Arbeitsstunden- und Lohnvergleich	81
Tab. 6: Die amerikanischen Wirtschaftshilfe für Asien 1956/57 und 1963/64	86
Tab. 7: Branchenverteilung der verarbeitenden Industrie in Korea 1953-60	88
Tab. 8: Anteile der Leicht- und Schwerindustrie am BSP in Korea, 1962-86	90
Tab. 9: Chaebols mit über 20 000 Beschäftigten	98
Tab. 10: Anteil der normalen und strategischen Kredite der Banken am gesamten Kreditvolumen in Korea, 1964-84	99
Tab. 11: Anteil der Chaebols an der verarbeitenden Industrie in Korea im Jahre 1982	102
Tab. 12: Produktivität und Expansion der POSCO- Kapazitäten	108
Tab. 13: Elektronikindustrie Koreas, Produktion und Export in Mrd. USD	110
Tab. 14: Koreas 10 größte Exportgruppe	123
Tab. 15: Entwicklung der Kfz-Produktion	133
Tab. 16: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kfz-Industrie Koreas	140
Tab. 17: Bevölkerung und Nutzung von Kfz in Korea	141
Tab. 18: Lage der Automobilunternehmen in Korea	143
Tab. 19: Entwicklung des Automobilabsatzes auf dem Binnenmarkt in Korea	144

Tab. 20: Strukturdaten der Automobilproduktion der 5 Unternehmen in Korea	145
Tab. 21: Entwicklung des Absatzes der Unternehmen auf dem Binnenmarkt	146
Tab. 22: Entwicklung des Kfz-Bestands in Korea	149
Tab. 23: Anteil der einheimischen Automobilprodukte Koreas	152
Tab. 24: Investition des F+E-Aufwands der Automobilindustrie in Korea	155
Tab. 25: Exporte der Automobile nach Zielregionen	158
Tab. 26: Veränderung des Wechselkurses von Won in Dollar	159
Tab. 27: Vergleich zwischen Export und Produktion der Automobile in Korea	160
Tab. 28: Anteil an Pkw-Export	161
Tab. 29: Produktionsniveau der koreanischen Automobilindustrie	164
Tab. 30: Vergleich der Qualität des koreanischen und japanischen Autos	166
Tab. 31: Die Qualitätsbeurteilung von Hyundai-Excel in den USA	167
Tab. 32: Die Investition der Technologieentwicklung in der koreanischen Automobilindustrie	167
Tab. 33: Forschungspersonal in der Autoindustrie	168
Tab. 34: Vergleich des Technologieaufwandes von Japan und Korea	168
Tab. 35: Entwicklung der technischen Arbeiter in 5 Autounternehmen	170
Tab. 36: Vergleich zwischen Absatzpreis auf dem Binnenmarkt und Export des Autos	174
Tab. 37: Statistischer Überblick von Hyundai Motor Corporation	181
Tab. 38: Beschäftigte der 5 Autounternehmen 1991	189
Tab. 39: Zunahme der Beschäftigtenzahlen von Hyundai 1981-1985	189

Tab. 40: Kapital und Beschäftigten von Hyundai und Daewoo	194
Tab. 41: Neue Produkte von Hyundai und Daewoo	196
Tab. 42: Wichtige Beteiligung der koreanischen Autohersteller	214
Tab. 43: Zunahme der Zulieferer zu Automobilproduktion in Korea	217
Tab. 44: Zulieferunternehmen Koreas	217
Tab. 45: Verteilung der Unternehmen durch Beschäftigten	218
Tab. 46: Zulieferbetriebe nach Regionen	225
Tab. 47: Regionale Verteilung der Beschäftigten von Zulieferbetrieben	228
Tab. 48: Förderung für klein- und mittelständische Teileindustrie	230
Tab. 49: Kapital der Zulieferunternehmen	232
Tab. 50: Anzahl der Zuliefer je Kundeunternehmen (Mehrfachnennung)	234
Tab. 51: Vergleich der Faktorintensität 1982-1986	236
Tab. 52: Rohstoffverbrauch der Autoteileunternehmen	237
Tab. 53: Inländische Lieferung der Rohstoffen	238
Tab. 54: Vergleich der Autoproduktion im Jahre 1990 und 2000	240
Tab. 55: Bedarfsflächen des stufenweisen Werkgrundstückaufbaus	245
Tab. 56: Bedarf der stufenweisen Investitionen	245
Tab. 57: Plan der technischen Personalentwicklung in X-5 Project	246
Tab. 58: Technologieniveau	247