



مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

گزارش اینفوگرافیک

# سیر تحول صنعت خودرو در کره جنوبی

(طی چهار مرحله سیاستی)



آبان ماه ۱۴۰۳

## مراحل چهارگانه سیاستگذاری صنعت خودرو در کره جنوبی



- مرحله چهارم - ۲۰۰۵ تا کنون:
- تغییر رویکرد به سیاستگذاری با محوریت حمل و نقل سبز و حمایت از تولید خودروهای با فناوری‌های نوین
  - تمرکز بر ارتقای ایمنی و بهره‌وری تولید صنعت خودرو

- مرحله سوم - ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴:
- هدایت و تشویق شرکت‌ها (از جمله خودروسازان) به انجام اصلاحات ساختاری به دنبال بحران مالی آسیا

- مرحله دوم - ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶:
- هدایت صنعت خودرو به منطقی‌سازی فعالیت‌ها و افزایش کارایی به دنبال بحران اقتصادی (تا ۱۹۸۹)
  - آزادسازی صنعت خودرو و حمایت از تقویت پیوندهای جهانی آن (از ۱۹۹۰)

- مرحله اول - ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۹:
- اتخاذ رویکرد جامع نسبت به سیاستگذاری صنعت خودرو، حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از صنعت خودرو، حمایت از صنعت قطعه‌سازی

## مرحله اول - ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۹: شکل‌گیری صنعت خودرو در سایه حمایت‌های دولت

در این دوره دولت با اتخاذ رویکرد جایگزینی واردات و حمایت از صنعت خودرو، نقش کلیدی در شکل‌گیری این صنعت ایفا نمود. در این راستا، صنعت خودرو به عنوان یکی از صنایع کلیدی برای صنعتی شدن کره تعریف شد. سیاست‌های دولت برای هدایت این صنعت در مسیر رشد خود، اغلب جنبه مداخله‌ای اما منطقی و حمایت‌گرایانه داشت و به رشد سریع این صنعت و حتی صادراتی شدن آن کمک شایانی نمود.



سیاست‌ها	اقدامات
تعیین صنعت خودرو به عنوان صنعت کلیدی در مسیر صنعتی شدن و سیاست‌گذاری جامع برای آن	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تصویب انواع طرح‌ها و برنامه‌های توسعه صنعت خودرو</li> <li>- تصویب قانون حمایت از صنعت خودرو</li> <li>- تصویب برنامه بلندمدت توسعه صنایع سنگین و شیمیایی (شامل صنعت خودرو)</li> </ul>
هدایت مسیر توسعه صنعت خودرو	<ul style="list-style-type: none"> <li>- هدفگذاری برای تولید و صادرات خودرو</li> <li>- هدفگذاری برای داخلی‌سازی ۹۵ درصدی خودروهای تولیدی</li> <li>- دستور تولید خودروهای کوچک اقتصادی و سپس خودروهای سواری متوسط</li> <li>- تسهیل ادغام خودروسازان برای ایجاد یک خودروساز ملی قدرتمند</li> </ul>
حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از صنعت خودرو	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ممنوعیت واردات خودرو تا سال ۱۹۸۶</li> <li>- معافیت تعرفه وارداتی برای قطعات و مجموعه‌های مورد نیاز صنعت؛</li> <li>- ممنوعیت واردات قطعات دارای تولید مشابه داخلی</li> <li>- تشویق سرمایه‌گذاری مشترک با خودروسازان خارجی</li> <li>- تحریک تقاضا با کاهش مالیات مصرف خودروهای تولیدی</li> <li>- یارانه احداث کارخانجات مونتاژ خودرو</li> <li>- حمایت‌های مالی (تخفیف‌های مالیاتی و تعرفه‌ای، وام، ضمانت و غیره) برای ارتقای ظرفیت‌های تولیدی خودروسازان داخلی</li> <li>- اعطای مشوق‌های مالیاتی، تعرفه‌ای و غیره به خودروسازان برای صادرات خودرو</li> </ul>
کمک به توسعه صنعت قطعه‌سازی برای پشتیبانی از صنعت خودرو	<ul style="list-style-type: none"> <li>- انواع حمایت‌های مالی و غیرمالی از قطعه‌سازان منتخب رده اول، دوم و سوم</li> <li>- اعطای یارانه ویژه به قطعه‌سازان منتخب</li> </ul>

## مرحله دوم - از ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶: رشد سریع صنعت خودرو با وجود بحران‌های داخلی و خارجی



تحولات این دوره در دو بازه زمانی قابل بررسی است؛ بازه زمانی اول از ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۹ که مشخصه اصلی آن بحران اقتصادی کره و مداخلات دولت برای هدایت صنعت خودرو بود و بازه زمانی دوم از ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۶ که با کاهش اقدامات مداخله‌ای دولت آغاز شد و با آزادسازی و مقررات‌زدایی فعالیت‌های اقتصادی و در نهایت حمایت‌های گسترده از صنعت خودرو برای افزایش حضور جهانی این صنعت پایان یافت. اما وجه مشترک هر دو دوره، تداوم رشد تولید و صادرات خودرو در کره بود.



سیاست‌ها	اقدامات
هدایت صنعت خودرو به سمت تقویت و اصلاح ساختار آن (تا اواخر دهه ۱۹۸۰)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تصویب برنامه اقدامات عقلانی (اصولی) صنعت خودرو</li> <li>- هدایت و تشویق خودروسازان برای ادغام (نظیر هیوندای و سائدهان)</li> <li>- تخصصی‌سازی (محدود کردن تولید هر یک از انواع خودروها به خودروسازان معین)</li> <li>- محدود کردن ورود بازیگران جدید به صنعت خودرو</li> </ul>
آزادسازی صنعت خودرو و حمایت از تقویت پیوندهای جهانی این صنعت (از اواخر دهه ۱۹۸۰)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- لغو قوانین و طرح‌های مرتبط با مداخله دولت در صنعت؛</li> <li>- اعطای یارانه‌های مستقیم و تخفیف‌های مالیاتی به شرکت‌های مایل به سرمایه‌گذاری در خارج</li> <li>- تسهیل شرایط استقرای واحدهای تابعه شرکت‌های کره‌ای در خارج از کشور</li> <li>- لغو ممنوعیت واردات خودرو و سپس کاهش تدریجی تعرفه‌های وارداتی</li> </ul>

## مرحله سوم - ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴: تاب‌آوری صنعت خودرو در بحران مالی آسیا و گسترش حضور جهانی آن



وقوع بحران مالی آسیا در سال‌های ۱۹۹۷ تا ۱۹۹۸ تأثیرات جدی بر اقتصاد کره و صنعت خودروی این کشور داشت. به منظور کاهش صدمات بحران مزبور، تغییراتی در ساختار نهادی وزارتخانه‌ها صورت گرفت و برنامه‌های اصلاح ساختاری برای شرکت‌های بزرگ کره (از جمله خودروسازان) تعریف شد که هدف کلی آن افزایش کارایی و سودآوری این شرکت‌ها بود. در نهایت صنعت خودرو با پشت سر گذاشتن بحران، به افزایش تولید و گسترش صادرات خود ادامه داد.

سیاست‌ها	اقدامات
اصلاح ساختار نهادی دولت در راستای تجدید ساختار صنایع	<ul style="list-style-type: none"> <li>- انتقال وظایف تجارت از وزارت تجارت، صنعت و انرژی به وزارت امور خارجه: تغییر نام آنها به وزارت امور خارجه و تجارت و وزارت بازرگانی، صنعت و انرژی</li> <li>- ایجاد وزارت برنامه‌ریزی و بودجه</li> <li>- تشکیل کمیسیون نظارت مالی و کمیته هماهنگی اصلاح ساختار شرکت‌ها</li> </ul>
هدایت و تشویق شرکت‌ها به اصلاحات ساختاری	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تعریف برنامه اصلاح ساختار شرکتی؛</li> <li>- تعریف مشوق‌های مالیاتی برای ادغام‌ها؛</li> <li>- تعریف اقدامات سلبی در قبال چپول‌ها* در صورت عدم همکاری (ممیزی مالیاتی، قرار گرفتن در لیست سیاه بانک‌ها).</li> </ul>

## مرحله چهارم-۲۰۰۵ تاکنون: دستیابی به بلوغ و بین‌المللی شدن صنعت خودرو

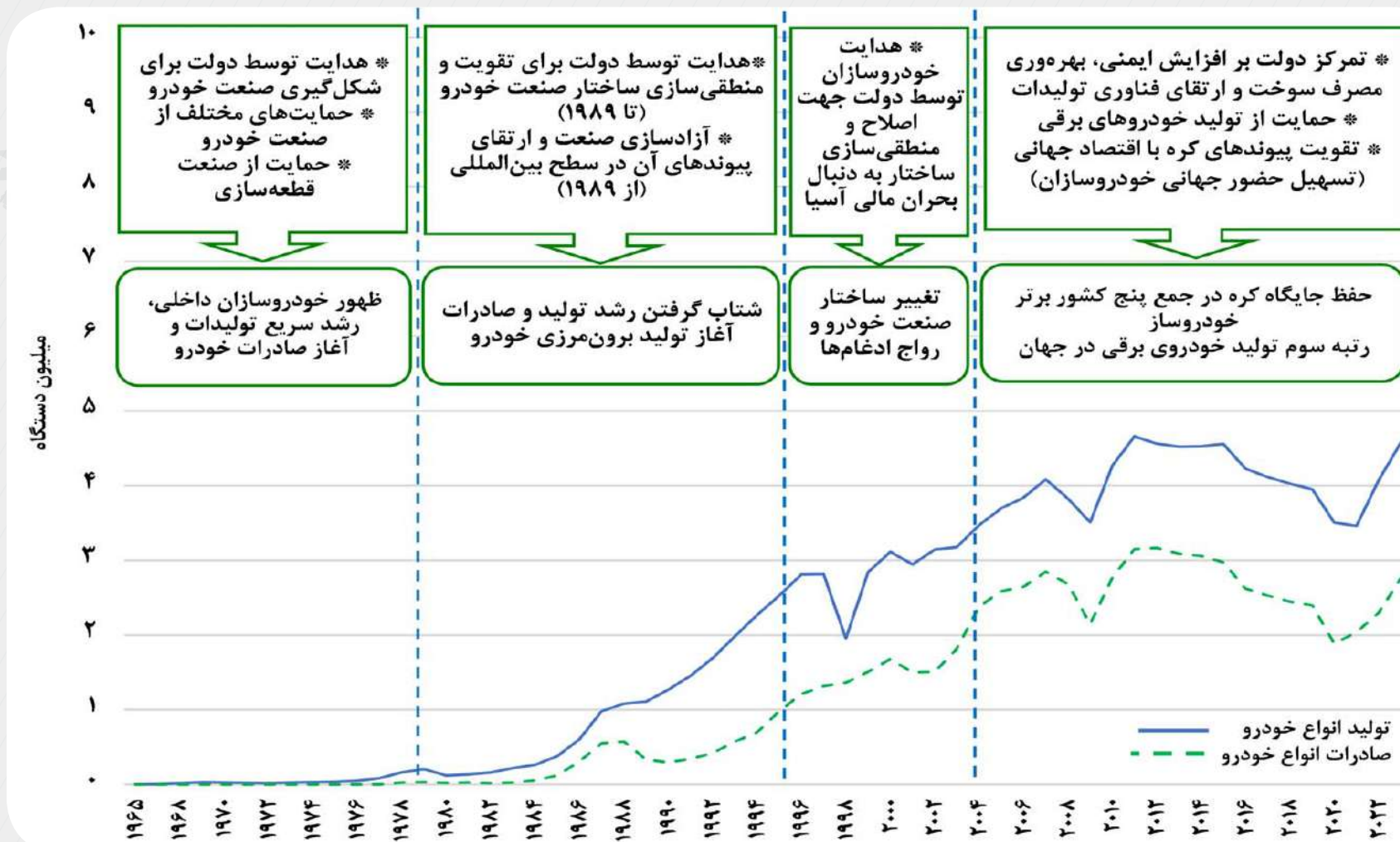


با توجه به شکل‌گیری بسترهای لازم طی دوره‌های پیشین، سیاست‌گذاری‌های دولت در این دوره، عمدتاً معطوف به ارتقای رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودرو از جمله در زمینه بهره‌وری مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌گی، بهبود ایمنی و بکارگیری فناوری‌های نوین بوده است. ضمن اینکه پیوستن کره به موافقت‌نامه تجارت آزاد با دیگر کشورها، بستر مناسبی را برای تقویت حضور جهانی صنعت خودروی این کشور فراهم آورد.



سیاست‌ها	اقدامات
تغییر رویکرد از تدوین برنامه‌های جامع برای صنعت خودرو، به تدوین برنامه‌های با محوریت حمل‌ونقل سبز	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تدوین آخرین برنامه جامع: برنامه ارتقای رقابت‌پذیری صنعت خودرو (۲۰۰۶)</li> <li>- تدوین برنامه‌های مختلف با رویکردهای نوین: استراتژی موتور رشد جدید (صنعت خودرو به عنوان یکی از پیشران‌های رشد)، چشم‌انداز کاهش کربن و رشد سبز (نظیر حمل‌ونقل سبز)، نقشه راه اقتصاد مبتنی بر هیدروژن (بکارگیری سوخت هیدروژنی در حمل‌ونقل)، نقشه راه استراتژی توسعه صنعت خودروی آینده (با تمرکز بر خودروهای برقی)</li> </ul>
تحریک تقاضا برای خرید تولیدات صنعت خودرو	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اجرای طرح‌های جایگزینی خودروهای فرسوده در قالب انواع مشوق‌های مالی و مالیاتی</li> </ul>
ارتقای ایمنی و بهره‌وری تولیدات صنعت خودرو	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تعریف و اعمال استانداردهای اجباری مصرف سوخت و آلاینده‌گی برای خودروهای تولیدی</li> <li>- بازنگری مستمر استانداردهای ایمنی با رویکرد سخت‌گیرانه</li> <li>- الزام یا ترغیب صنعت خودرو به بکارگیری فناوری‌های پیشرفته ایمنی</li> </ul>
کاهش موانع تعرفه‌ای و اعمال موانع غیرتعرفه‌ای برای واردات خودرو	<ul style="list-style-type: none"> <li>- به حداقل رساندن تعرفه‌های واردات خودرو</li> <li>- اعمال موانع غیرتعرفه‌ای (افزایش مالیات خرید، استانداردهای سختگیرانه ایمنی و زیست‌محیطی، فرآیند پیچیده بازرسی و تأیید خودرو و ...)</li> </ul>
حمایت از تولید خودروهای با فناوری نوین	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اختصاص بودجه و مشوق‌های مالیاتی برای تحقیق و توسعه</li> <li>- تعریف اعتبار مالیاتی و مشوق‌های مالیاتی</li> <li>- اعطای وام و ضمانت برای واحدهای تولید فرامرزی شرکت‌های کره‌ای</li> <li>- اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری خارجی</li> <li>- تعیین سهمیه حداقلی برای سهم خودروهای برقی از کل فروش شرکت‌های خودروسازی کره</li> </ul>

## جمع‌بندی تحول صنعت خودروی کره جنوبی



## جمع‌بندی راهبردها و سیاست‌های اصلی دولت برای صنعت خودروی کره



سیاست‌ها	راهبردها
۱-۱- تصویب طرح‌ها و برنامه‌های توسعه برای صنعت خودرو	۱- سیاست‌گذاری جامع برای صنعت خودرو
۱-۲- جلوگیری از واردات خودروهای خارجی و قطعات دارای تولید داخلی مشابه تا زمان دستیابی به تکامل مطلوب در صنعت خودرو ۲-۲- افزایش سهم داخلی‌سازی خودروهای تولیدی ۲-۳- هدایت خودروسازان به افزایش کارایی و بهره‌وری با تکیه بر صرفه‌های مقیاس و جلوگیری از رقابت مخرب ۲-۴- تشویق تحقیق و توسعه در صنعت خودرو ۲-۵- کنترل واردات خودرو برای محافظت از صنعت خودرو (موانع تعرفه‌ای و سپس غیرتعرفه‌ای) ۲-۶- تعریف طرح‌های جایگزینی خودروهای فرسوده جهت تحریک تقاضای بازار داخلی	۲- حمایت از تولید داخلی خودرو و بهبود ساختار صنعت
۳-۱- اعمال تدریجی استانداردهای مصرف سوخت، آلایندگی و ایمنی بر خودروهای تولیدی با رویکرد سختگیرانه	۳- ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی
۴-۱- حمایت‌های مالی و غیرمالی برای از قطعه‌سازان منتخب ۴-۲- حمایت از تحقیق و توسعه در صنعت قطعه‌سازی	۴- ارتقای صنعت قطعه‌سازی برای پشتیبانی از صنعت خودرو
۵-۱- حمایت‌های مالی و غیرمالی از صادرکنندگان خودرو ۵-۲- حمایت از سرمایه‌گذاری برون‌مرزی خودروسازان ۵-۳- حمایت از جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو ۵-۴- پیوستن به رژیم‌های تجارت آزاد با کشورهای جهان ۵-۵- حمایت از تحقیق و توسعه برای تولید خودروهای برقی و هوشمند	۵- تقویت رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودرو