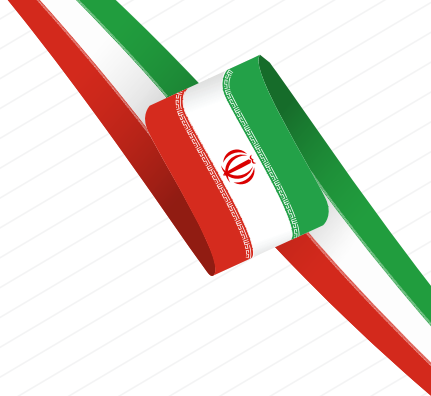




مؤسسه مطالعات پژوهش های بازرگانی

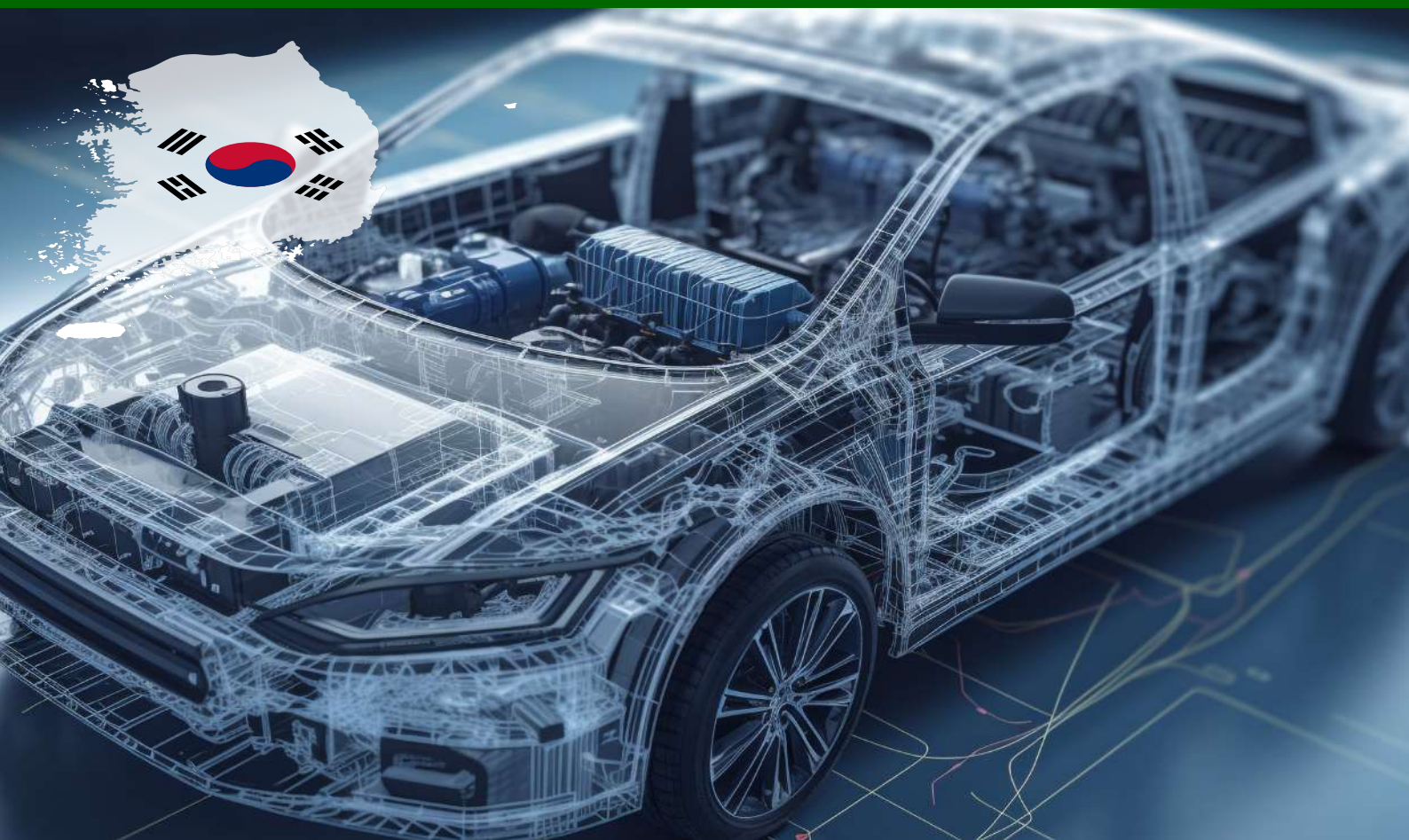


سیر تحول صنعت خودرو

در کره جنوبی

(طی چهار مرحله سیاستی)

آبان ماه ۱۴۰۲



فهرست مطالب

۳	خلاصه مدیریتی
۴	مرحله اول - ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۹: شکل‌گیری صنعت خودرو در سایه حمایت‌های دولت
۴	مرحله دوم - ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶: رشد سریع صنعت خودرو با وجود بحران‌های داخلی و خارجی
۵	مرحله سوم - ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴: تاب‌آوری صنعت خودرو در بحران مالی آسیا و گسترش حضور جهانی آن
۵	مرحله چهارم - ۲۰۰۵ تاکنون: دستیابی به بلوغ و بین‌المللی شدن صنعت خودرو
۸	۱- معرفی صنعت خودروی کره جنوبی
۱۰	۲- تاریخچه تحول صنعت خودروی کره جنوبی
۱۰	مرحله اول - ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۹: شکل‌گیری صنعت خودرو در سایه حمایت‌های دولت
۱۴	مرحله دوم - ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶: رشد سریع صنعت خودرو با وجود شرایط ناپایدار داخلی و خارجی
۱۸	مرحله سوم - ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴: تاب‌آوری صنعت خودرو در بحران مالی آسیا و گسترش حضور جهانی آن
۲۰	مرحله چهارم - ۲۰۰۵ تاکنون: دستیابی به بلوغ و بین‌المللی شدن صنعت خودرو
۲۵	۳- جمع‌بندی تحول صنعت خودرو در کره جنوبی و آموزه‌های آن برای ایران
۳۰	منابع و مآخذ



خلاصه مدیریتی

صنعت خودرو از جمله صنایع شاخص کره جنوبی محسوب می‌شود که نقش محوری را در اقتصاد این کشور ایفا می‌کند. از این صنعت به عنوان یک بازیگر پیشتاز جهانی در زمینه تولید، نوآوری و صادرات یاد می‌شود. در سال ۲۰۲۳، کره جنوبی عنوان پنجمین کشور تولیدکننده انواع خودروهای سواری و تجاری و پنجمین صادرکننده خودرو در جهان شناخته شد. ساختار این صنعت در کره به شدت متمرکز است و بزرگترین خودروساز این کشور یعنی گروه هیوندای - کیا حدود ۸۴ درصد تولید خودرو در داخل و عمده تولید خودرو در خارج از کشور را اختیار دارد. بواسطه واحدهای تولیدی این گروه در آسیا، اروپا و آمریکا، بیش از ۴۶ درصد تولیدات صنعت خودروسازی کره به صورت فرامرزی تولید می‌شود. صنعت قطعه‌سازی کره نیز از برترین صنایع قطعه‌سازی جهان محسوب می‌شود که تقاضای داخلی و برون‌مرزی صنعت خودروی این کشور را تامین می‌کند. بعلاوه، صنعت قطعه‌سازی کره نقش فعالی را در زنجیره‌های ارزش خودروسازان مطرح جهانی ایفا می‌کند. با توجه به بازار داخلی محدود، بخش عمده‌ای از تولیدات این صنعت با هدف صادرات به تولید می‌رسند. در ادامه سیر تحولی شکل‌گیری، رشد و بلوغ صنعت خودروی کره در سه مرحله آورده شده است.



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

در دهه‌های پس از جنگ جهانی، کره با مشکلات اقتصادی و نارضایتی مردم و همچنین با نرخ بیکاری بسیار بالا مواجه بود. با روی کار آمدن ژنرال پارک در سال ۱۹۶۱، اقدامات گسترده‌ای برای ثبات بخشی به فضای سیاسی و اقتصادی کره و تبدیل آن به کشور صنعتی و قدرت اقتصادی منطقه تا دهه ۱۹۷۰ صورت گرفت. اصلی‌ترین رویکرد دولت در این دوره، جایگزینی واردات و حمایت از صنایع داخلی برای حرکت به سمت صنعتی شدن کره بود. در عین حال تقویت پیوندهای تجاری در قالب جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تولید صادرات محور نیز مورد توجه قرار داشت. در این دوره صنعت خودرو به عنوان یکی از محورهای کلیدی صنعتی شدن کره تعیین شد. در این راستا، برنامه‌های جامع و حتی قانون حفاظتی خاصی برای کمک به شکل‌گیری صنعت خودرو تصویب شد. نتیجه این اقدامات، شکل‌گیری خودروسازی‌های هیوندای و کیا بود که بعدها با ادغام با یکدیگر به یکی از بزرگترین خودروسازان جهان تبدیل شدند. در نتیجه حمایت‌های دولت، صنعت خودروی کره شاهد رشد سریع تیراژ تولید از حدود ۱۰۰ دستگاه در سال ۱۹۶۵، به بیش از ۱۱۰ هزار دستگاه در سال ۱۹۷۹ بود. همچنین در اواخر این دوره صنعت خودرو به بازارهای جهانی نیز ورود کرد.

مرحله دوم - 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 سال ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۹ که مشخصه اصلی آن بحران اقتصادی کره و مداخلات دولت برای هدایت صنعت خودرو بود و بازه زمانی دوم از سال 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.

در فاصله سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۹، دولت به دنبال ایجاد یک تمرکز در ساختار این صنعت و افزایش کارایی آن بود. برخی از مهمترین اقدامات دولت در راستای تحقق این هدف، عبارت بودند از هدایت صنعت خودرو برای شکل‌گیری ادغام‌ها، تعیین نوع محصولات قابل تولید توسط هر خودروساز و محدود کردن ورود بازیگران جدید به صنعت خودرو (به خصوص خودروهای سواری). پس از سال ۱۹۸۹، به تدریج با لغو قوانین و کاهش برنامه‌های مداخله‌ای دولت در صنعت خودرو، آزادسازی این صنعت دنبال شد و حمایت‌های گسترده‌ای از سرمایه‌گذاری خودروسازان در خارج از کره و همچنین جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودروی کره به عمل آمد. مهمترین نتیجه این سیاست‌ها، افزایش رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودروی کره و گسترش کارخانجات برون مرزی این خودروسازان بود.



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. به عنوان مکمل این برنامه، اقداماتی همچون مشوق‌های مالیاتی برای ادغام‌ها و تهدید به ممیزی‌های مالیاتی و قرار گرفتن در لیست سیاه بانک‌ها برای این شرکت‌ها تعریف شد. این رویکرد منجر به شکل‌گیری ادغام و اکتساب‌های متعدد در این صنعت، از سوی بازیگران داخلی و خارجی شد. در نهایت صنعت خودرو با پشت سر گذاشتن بحران، به افزایش تولید و گسترش صادرات خود ادامه داد. در این دوره شرکت هیوندای، اقدام به راه‌اندازی اولین خطوط تولید برون مرزی خود در ترکیه و هندوستان نمود.

مرحله چهارم - ۲۰۰۵ تا کنون: دستیابی به بلوغ و بین‌المللی شدن صنعت خودرو

با توجه به شکل‌گیری بسترهای لازم طی دوره‌های پیشین، صنعت خودروی کره تا حد زیادی به بلوغ دست یافته بود و در حال تبدیل شدن به یک صنعت بین‌المللی بود. لذا سیاست‌گذاری‌های دولت در این دوره، عمدتاً معطوف به ارتقای رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودرو از جمله در زمینه بهره‌وری مصرف سوخت، کاهش انتشار آلاینده‌ها، 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. با گسترش کارخانجات برون مرزی هیوندای - کیا از اواسط دهه ۲۰۱۰ به این سو، مرحله جدیدی از بلوغ و بین‌المللی‌سازی صنعت خودروی کره آغاز شد که هیوندای - کیا اصلی‌ترین بازیگر این عرصه بوده است. طی دو دهه اخیر تولید انواع خودروهای برقی با حمایت‌های گسترده دولت، به خصوص در زمینه تحقیق و توسعه، با رشد قابل توجهی مواجه بوده و کره را در جمع پنج کشور برتر تولیدکننده این نوع خودروها قرار داده است.



جدول زیر خلاصه‌ای از تحولات صنعت خودروی کره از ابتدا تاکنون را نمایش می‌دهد.

جدول ۱- سیاست‌ها و اقدامات دولت در دوره‌های تکامل صنعت خودروی کره

سیاست‌ها و اقدامات	دوره
<p>رویکرد دولت: جایگزینی واردات و حمایت از تولید داخلی</p> <ul style="list-style-type: none"> سیاست- تعیین صنعت خودرو به عنوان صنعت کلیدی در مسیر صنعتی شدن و سیاستگذاری جامع برای آن: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تصویب انواع طرح‌ها و برنامه‌های توسعه صنعت خودرو؛ ✓ تصویب قانون حمایت از صنعت خودرو؛ ✓ تصویب برنامه بلندمدت توسعه صنایع سنگین و شیمیایی (از جمله برای صنعت خودرو). سیاست- هدایت مسیر توسعه صنعت خودرو توسط دولت: <ul style="list-style-type: none"> ✓ هدفگذاری برای تولید و صادرات خودرو؛ ✓ هدفگذاری برای داخلی‌سازی ۹۵ درصدی خودروهای تولیدی؛ ✓ تلاش برای محدود کردن تولید به چند خودروساز منتخب؛ ✓ تسهیل ادغام خودروسازان برای ایجاد یک خودروساز ملی قدرتمند؛ ✓ دستور به خودروسازان برای تولید خودروهای کوچک اقتصادی و سپس خودروهای سواری متوسط. سیاست- حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ ممنوعیت واردات خودرو تا سال ۱۹۸۶؛ ✓ معافیت تعرفه وارداتی برای قطعات و مجموعه‌های مورد نیاز صنعت؛ ✓ ممنوعیت واردات قطعات دارای تولید مشابه داخلی؛ ✓ تشویق سرمایه‌گذاری مشترک با خودروسازان خارجی؛ ✓ تحریک تقاضا با کاهش مالیات مصرف خودروهای تولیدی؛ ✓ یارانه احداث کارخانجات مونتاژ خودرو؛ ✓ حمایت‌های مالی (تخفیف‌های مالیاتی و تعرفه‌ای، وام، ضمانت و غیره)؛ ✓ انواع مشوق‌ها برای صادرکنندگان خودرو (تخفیف مالیاتی، تخفیف در تعرفه واردات مواد اولیه و تخصیص ارز). سیاست- کمک به توسعه صنعت قطعه‌سازی برای پشتیبانی از صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ انواع حمایت‌های مالی و غیرمالی از قطعه‌سازان منتخب رده اول، دوم و سوم؛ ✓ اعطای یارانه ویژه به قطعه‌سازان منتخب. 	<p>اول - ۱۹۶۱ تا ۱۹۷۹: شکل‌گیری صنعت خودرو در سایه حمایت‌های دولت</p>
<p>رویکرد دولت: تداوم مداخلات دولت در صنعت خودرو (تا اواخر ۱۹۸۰) و آزادسازی صنعت با هدف ارتقای رقابت‌پذیری جهانی (از اوایل ۱۹۹۰)</p> <ul style="list-style-type: none"> سیاست- هدایت صنعت خودرو به سمت تقویت و اصلاح ساختار آن (تا اواخر دهه ۱۹۸۰): <ul style="list-style-type: none"> ✓ تصویب برنامه اقدامات عقلانی (اصولی) صنعت خودرو؛ ✓ هدایت و تشویق خودروسازان برای ادغام (نظیر هیوندای و سائدهان)؛ ✓ محدود کردن تولید هر یک از انواع خودروها به خودروسازان معین؛ ✓ محدود کردن ورود بازیگران جدید به صنعت خودرو. سیاست- آزادسازی صنعت خودرو و حمایت از تقویت پیوندهای جهانی این صنعت (از اواخر دهه ۱۹۸۰): <ul style="list-style-type: none"> ✓ لغو قوانین و طرح‌های مرتبط با مداخله دولت در صنعت؛ ✓ اعطای یارانه‌های مستقیم و تخفیف‌های مالیاتی به شرکت‌های مایل به سرمایه‌گذاری در خارج؛ ✓ تسهیل شرایط استقراض واحدهای تابعه شرکت‌های کره‌ای در خارج از کشور؛ ✓ لغو ممنوعیت واردات خودرو و سپس کاهش تدریجی تعرفه‌های وارداتی. سیاست- تقویت توان صادراتی صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ افزایش تولید خودروهای سواری کوچک با قابلیت صادراتی؛ ✓ توسعه صنعت ماشین‌آلات برای پشتیبانی از تولید قطعات خودروهای صادراتی. 	<p>دوم - ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶: رشد سریع صنعت خودرو با وجود شرایط ناپایدار داخلی و خارجی</p>



سیاست‌ها و اقدامات	دوره
<ul style="list-style-type: none"> رویکرد دولت - بازیابی صنعت خودرو به دنبال بحران مالی آسیا سیاست - اصلاح ساختار نهادی دولت در راستای تجدید ساختار صنایع سیاست - هدایت و تشویق شرکت‌ها به اصلاح ساختاری: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تعریف برنامه اصلاح ساختار شرکتی؛ ✓ مشوق‌های مالیاتی برای ادغام واحدهای مشابه در بین چپول‌ها (از جمله خودرو)؛ ✓ اقدامات سلبی در قبال چپول‌ها در صورت عدم همکاری (ممیزی مالیاتی و قرار گرفتن در لیست سیاه بانک‌ها). 	<p>سوم - ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴: تاب‌آوری صنعت خودرو در بحران مالی آسیا و گسترش حضور جهانی آن</p>
<ul style="list-style-type: none"> رویکرد دولت - افزایش رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودروسازی سیاست - تغییر رویکرد از تدوین برنامه‌های جامع برای صنعت خودرو، به تدوین برنامه‌های با محوریت حمل‌ونقل سبز: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تدوین آخرین برنامه جامع: برنامه ارتقای رقابت‌پذیری صنعت خودرو (۲۰۰۶)؛ ✓ تدوین برنامه‌های متعدد با رویکردهای نوین: استراتژی موتور رشد جدید (خلق پیشران‌های جدید رشد اقتصادی، از جمله حمل‌ونقل سبز)، چشم‌انداز کاهش کربن و رشد سبز، نقشه راه اقتصاد مبتنی بر هیدروژن (استفاده از هیدروژن به عنوان سوخت، از جمله در بخش حمل‌ونقل) و نقشه راه استراتژی توسعه صنعت خودروی آینده (با تمرکز بر تولید خودروهای برقی). سیاست - تحریک تقاضا برای خرید تولیدات صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ اجرای طرح‌های جایگزینی خودروهای فرسوده در قالب انواع مشوق‌های مالی و مالیاتی. سیاست - ارتقای ایمنی و بهره‌وری تولید صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تعریف استانداردهای اجباری مصرف سوخت و آلایندگی برای خودروهای تولیدی؛ ✓ بازنگری مستمر استانداردهای ایمنی با رویکرد سخت‌گیرانه؛ ✓ الزام یا ترغیب صنعت خودرو به بکارگیری فناوری‌های پیشرفته ایمنی. سیاست - کاهش موانع تعرفه‌ای و اعمال موانع غیرتعرفه‌ای برای واردات خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ به حداقل رساندن تعرفه‌های واردات خودرو (به خصوص با انعقاد موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد با ایالات متحده و اروپا)؛ ✓ اعمال موانع غیرتعرفه‌ای (نظیر مالیات خرید خودروهای خارجی، استانداردهای سختگیرانه ایمنی و زیست‌محیطی، فرآیند پیچیده بازرسی و تأیید خودرو به لحاظ کیفی، محدودیت در نوع خودروی وارداتی). سیاست - حمایت از تولید خودروهای با فناوری نوین: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تدوین اسناد راهبردی و برنامه‌های اختصاصی برای ارتقای فناوری محصولات در صنعت خودرو؛ <ul style="list-style-type: none"> ✓ اختصاص بودجه و مشوق‌های مالیاتی برای تحقیق و توسعه؛ ✓ تعریف اعتبار مالیاتی و مشوق‌های مالیاتی؛ ✓ اعطای وام و ضمانت برای واحدهای تولید فرامرزی شرکت‌های کره‌ای؛ ✓ اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری خارجی؛ ✓ تعیین سهمیه برای سهم خودروهای برقی از کل فروش خودروسازان (حداقل ۱۵ درصد). 	<p>چهارم - ۲۰۰۵ تاکنون: دستیابی صنعت خودرو به بلوغ و بین‌المللی شدن آن</p>

ماخذ: یافته‌های پژوهش



۱- معرفی صنعت خودروی کره جنوبی

صنعت خودرو از جمله صنایع شاخص کره جنوبی به شمار می‌رود که نقش محوری را در اقتصاد این کشور ایفا می‌کند. از این صنعت به عنوان یک بازیگر پیشتاز جهانی در عرصه تولید، نوآوری و صادرات یاد می‌شود. بیش از ۱۱ درصد از اشتغال صنعت کره، متعلق به صنعت خودرو است که با در نظر گرفتن اشتغال در حلقه‌های تامین قطعات، مواد اولیه، فروش، تعمیرات و خدمات خودرو، مجموع اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در این بخش به ۱٫۹ میلیون نفر می‌رسد. کره جنوبی در سال ۲۰۲۳ عنوان پنجمین کشور تولیدکننده انواع خودروهای سواری و تجاری، پنجمین کشور تولیدکننده خودروهای سواری و چهاردهمین کشور تولیدکننده خودروهای تجاری را کسب نمود. همچنین کره در زمره پنج کشور برتر صادرکننده خودروی جهان قرار دارد.

صنعت خودروی کره متشکل از پنج خودروساز است که عبارتند از: سه بازیگر داخلی شامل شرکت هیوندای موتور (وابسته به گروه هیوندای موتور)^۱ و کی.جی موبیلیتی^۲ (سانگ‌یانگ موتور^۳ سابق و وابسته به شرکت خوشه‌ای کی.جی) و دو بازیگر خارجی شامل جی.ام کره^۴ (دوو موتورز سابق و وابسته به جنرال موتورز) و رنو کره (رنو سامسونگ موتورز سابق و وابسته به گروه رنو)^۵. علاوه بر این، شرکت‌هایی همچون مرسدس بنز، بی.ام.و، فولکس واگن و فورد نیز به مونتاژ خودروهای خود در کره می‌پردازند. گروه هیوندای موتور از بزرگترین بازیگران صنعت جهانی خودرو بوده و عنوان سومین خودروساز بزرگ جهان در سال ۲۰۲۳ را کسب کرده است.

صنعت قطعه‌سازی کره نیز از برترین صنایع قطعه‌سازی جهان محسوب می‌شود که ضمن تامین تقاضای تولید داخلی، نیاز کارخانجات برون مرزی هیوندای - کیا را نیز تامین می‌کند. به همین جهت بازیگران عمده این صنعت وابسته به خودروسازی هیوندای هستند. در سال ۲۰۲۱، شش قطعه‌ساز کره‌ای در مجموع ۱۰۰ قطعه‌ساز برتر جهان به لحاظ ارزش فروش محصولات قرار گرفتند که شرکت هیوندای موبیس^۶ با فروشی معادل ۲۹ میلیون دلار، رتبه ششم این فهرست را کسب کرد. بعلاوه، صنعت قطعه‌سازی کره نقش فعالی را در زنجیره‌های ارزش خودروسازان مطرح جهانی ایفا می‌کند. ارزش صادرات کل این صنعت در سال ۲۰۲۳ به ۱۹٫۴ میلیارد دلار رسید و در جمع شش کشور با بیشترین صادرات قطعات خودرو قرار گرفت.

تا پایان سال ۲۰۲۳ حدود ۴٫۲۴ میلیون دستگاه خودروی سواری در کره تولید شد که هیوندای و کیا

۱. این شرکت سهامدار عمده کیا بوده (۳۳٫۸۸ درصد) و کیا نیز سهامدار بیش از ۱۲ واحد تابعه هیوندای است (از ۴۹ تا ۴۵٫۳۷ درصد).

2. KG Mobility

3. SsangYong Motor

4. GM Korea

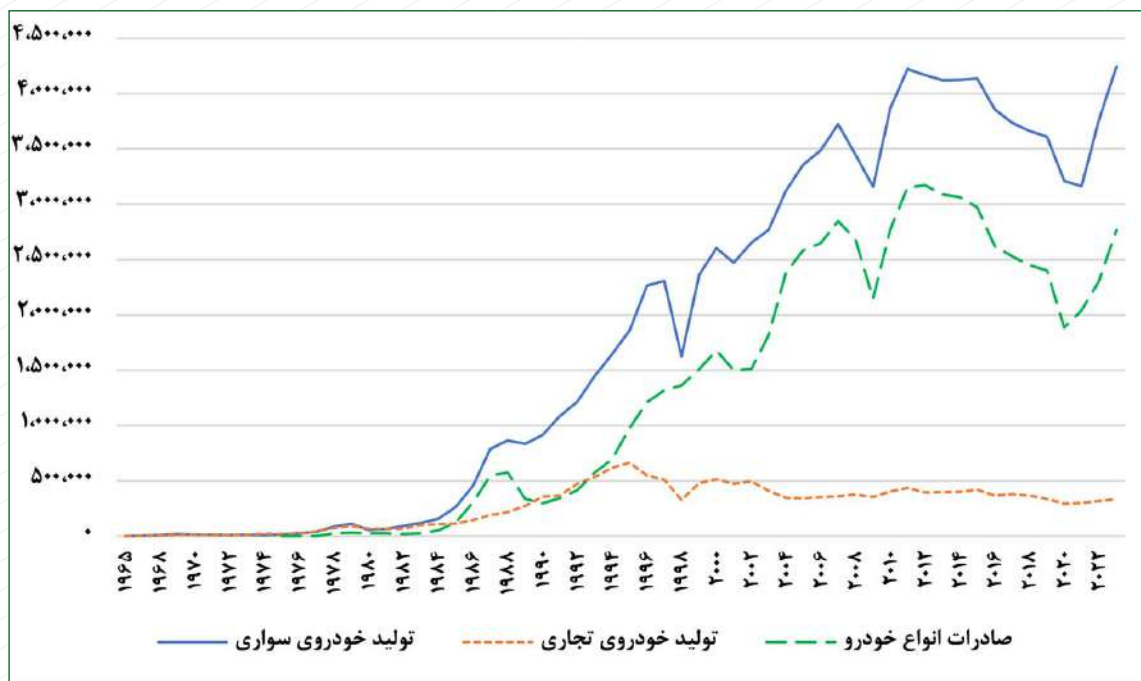
۵. در دهه‌های گذشته خودروسازان دیگری نیز در صنعت خودروی کره فعال بودند که اغلب آنها به تدریج در خودروسازان بزرگتر ادغام و یا منحل شدند.

6. Hyundai Mobis



با تولید ۳,۵۵ میلیون دستگاه، حدود ۸۴ درصد از تولیدات را به خود اختصاص داده‌اند. صنعت خودروی کره، حضور برون‌مرزی گسترده‌ای دارد. به طوری که در سال مزبور حدود ۳,۶۸ میلیون دستگاه خودرو در کارخانجات هیوندای و کیا در ایالات متحده، چک، ترکیه، هند، برزیل، اسلواکی و مکزیک تولید شد. در مجموع صنعت خودروی کره طی سال مزبور حدود ۷,۹۲ میلیون دستگاه خودروی سواری تولید کرده است که سهم تولیدات برون‌مرزی از این رقم به حدود ۴۷ درصد می‌رسد.

نمودار زیر روند تاریخی تولید خودروهای سواری و تجاری و صادرات را از ابتدای شکل‌گیری این صنعت تاکنون نمایش می‌دهد. لازم به ذکر است که ارقام مذکور مربوط به خودروهای تولید شده توسط خودروسازان کره‌ای در داخل کره جنوبی بوده و تولیدات واحدهای برون‌مرزی را شامل نمی‌شود. عمده تولیدات این صنعت صادر می‌شود؛ چرا که این کشور بازار داخلی محدودی دارد و فروش داخلی خودرو طی دو دهه اخیر در حدود ۱,۵ میلیون دستگاه نوسان داشته و رشد خاصی را تجربه نکرده است. به همین جهت نیز دولت طرح‌های اسقاط و جایگزینی خودروهای فرسوده را به منظور تحریک تقاضای خودروهای تولید داخل به اجرا درآورده است. در نهایت بخش محدودی از تقاضای داخلی از محل واردات خودرو (عمدتاً از آلمان و ایالات متحده تامین) می‌شود که مقدار آن در سال ۲۰۲۳ به ۲۷۱ هزار دستگاه رسید.



ماخذ: ترسیم شده براساس داده‌های Statista.com و Jacobs (2022,2023)

شکل ۱- روند تولید و صادرات خودروهای سواری و تجاری در کره جنوبی از ابتدا تاکنون (دستگاه)



۲- تاریخچه تحول صنعت خودروی کره جنوبی

ایجاد پایه‌های اولیه صنعت خودروی کره، به زمان استعمار این کشور توسط ژاپن در فاصله دهه‌های ۱۹۱۰ تا ۱۹۴۰ بازمی‌گردد. در این دوران نیاز کره به خودرو و قطعات از ژاپن تامین می‌شد. با نزدیک شدن جنگ جهانی دوم، واردات خودرو از ایالات متحده ممنوع و محصولات تولیدکنندگان ژاپنی (مانند ایسوزو، نیسان و تویوتا) جایگزین آنها شدند. به تدریج صنعت محدودی متشکل از تولیدکنندگان قطعات در کره برای تامین قطعات یدکی مورد نیاز خودروهای دولتی و نظامی و همچنین خودروهای ژاپنی در سایر مستعمرات این کشور ظهور کرد. علاوه بر این، دوره جنگ کره (۱۹۵۰-۱۹۵۳) فرصتی را برای این قطعه‌سازان ایجاد کرد، زیرا تقاضا برای قطعات یدکی در این دوره به سرعت افزایش یافت. این واقعیت که بسیاری از خودروسازان کره‌ای در ابتدا به عنوان تولیدکننده قطعات یدکی شروع به کار کردند نیز به افزایش تولید و کارایی آنها کمک کرد. در ادامه این بخش به تبیین سیاست‌های دولت و تحولات رخ داده در صنعت خودروی این کشور در هر یک از دوره‌ها پرداخته شده است.

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

سیاست‌های دولت

در دهه‌های پس از جنگ جهانی، کره با مشکلات اقتصادی و نارضایتی مردم و همچنین با نرخ بیکاری بسیار بالا مواجه بود. در سال ۱۹۶۱ ژنرال پارک رهبری کره را به دست گرفت و اقدامات گسترده‌ای را در راستای ثبات بخشی به فضای سیاسی و اقتصادی کره و تبدیل آن به کشور صنعتی و قدرت اقتصادی منطقه تا دهه ۱۹۷۰ انجام داد. اصلی‌ترین رویکرد دولت در این دوره، جایگزینی واردات و حمایت از صنایع داخلی برای حرکت به سمت صنعتی شدن کره بود. در عین حال تقویت پیوندهای تجاری در قالب جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تولید صادرات محور نیز مورد توجه قرار گرفت. در این دوره، دولت سیاست‌هایی همچون اعمال محدودیت‌های واردات، تعریف مناطق صنعتی و مناطق آزاد با مشوق‌های گسترده صادرات محور، عادی سازی روابط با ژاپن برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و انتقال فناوری به این کشور اتخاذ نمود. ژنرال پارک همچنین به تقویت چبول‌ها (بخصوص شرکت‌های دوو، هیوندای، سامسونگ و ال.جی) پرداخت تا از آن‌ها به عنوان ابزاری برای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای خود استفاده کند. او با استفاده از روش‌های تشویقی و تنبیهی، چبول‌ها را وادار کرد تا از سیاست‌های دولت حمایت کنند.

در دهه ۱۹۶۰، صنعت خودرو به عنوان یکی از صنایع کلیدی برای صنعتی شدن کره تعریف شد و دولت سیاست‌گذاری جامعی را برای توسعه این صنعت انجام داد. در سال ۱۹۶۲ اولین برنامه پنج ساله توسعه



صنعت خودرو تصویب شد. اقدام بعدی، تصویب قانون حمایت از صنعت خودرو^۱ بود که با الهام از تجربه ژاپن و با هدف حمایت و حفاظت از رشد و تحول این صنعت تصویب شد. در سال ۱۹۶۴ وزارت تجارت و صنعت، برنامه جدیدی را تحت عنوان طرح توسعه جامع صنعت خودرو^۲ تصویب کرد. در قالب این برنامه‌ها، اقدامات زیر برای رشد این صنعت اجرایی شد:

- یارانه ساخت کارخانجات مونتاژ؛
- ممنوعیت واردات خودرو (تا سال ۱۹۸۶ تداوم داشت)؛
- معافیت تعرفه وارداتی برای قطعات و مجموعه‌های مورد استفاده در خودروهای تولید داخل؛
- محدودیت مالکیت خارجی در خودروسازان داخلی به سهام جزئی در قالب سرمایه‌گذاری مشترک؛
- ممنوعیت واردات قطعات خودروی دارای تولید مشابه داخلی؛
- تلاش جهت محدود کردن تولید خودرو به چند شرکت منتخب و در صورت لزوم، تسهیل ادغام خودروسازان نوپا برای ایجاد یک خودروساز ملی قدرتمند.

همزمان با بحران نفتی دهه ۱۹۷۰، دولت کره برنامه بلندمدت توسعه صنایع سنگین و شیمیایی^۳ را در سال ۱۹۷۴ تصویب نمود که نقطه عطفی برای سیاستگذاری صنعت خودرو محسوب می‌شد. به منظور تحقق هدفگذاری‌های دولت برای صادرات و سرانه تولید ناخالص ملی، مقرر شد سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی قابل توجهی در شش صنعت کلیدی سنگین (از جمله صنعت خودرو) صورت گیرد. مهمترین مفاد این برنامه برای صنعت خودرو عبارت بودند از:

- دستیابی به تولید سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه و صادرات سالانه ۷۵ هزار دستگاه خودروی سواری تا سال ۱۹۸۱؛
- کاهش مالیات مصرف خودروهای تولید داخل به منظور تحریک تقاضا؛
- داخلی‌سازی خودروهای تولید داخل به میزان ۹۵ درصد تا پایان دهه ۱۹۷۰؛
- هدایت خودروسازان به تمرکز بر توسعه و تولید خودروی مردمی^۴ کوچک؛

در ارتباط با مورد آخر، دولت به چهار خودروساز داخلی یعنی هیوندای، جی.ام.کی^۵، کیا و آسیا موتورز دستور داد طرح‌های تجاری برای توسعه، سرمایه‌گذاری و تامین مالی تولید خودروی مردمی با قیمت ۲۰۰۰ دلار را

1. Automobile Industry Protection Law

2. Automotive Industry Comprehensive Development (Promotion) Plan

3. Long-Term Development Plan of Chemical and Heavy Industries

4. People's Car

۵. GMK: این شرکت در ابتدا شین جین موتور نام داشت که با خرید ۵۰ درصد سهام آن توسط شرکت جنرال موتورز به نام ج.ام.کی تغییر نام داد.



به دولت ارایه دهند. این خودروها باید ۹۵ درصد تولید داخل بوده و حجم موتور آنها زیر ۱٫۵ لیتر می‌بود. هر خودروساز باید حداقل ۵۰ هزار خودروی مردمی در سال تولید می‌کرد. انتظار می‌رفت ۸۰ درصد تقاضای داخلی خودرو با این تولیدات تامین شود. خودروسازان خارجی حاضر در کره نیز مجاز بودند برای تامین نیاز ۲۰ درصد مابقی بازار یعنی خودروهای با حجم موتور بالای ۱٫۵ لیتر اقدام کنند.

به عنوان یک اقدام مکمل، دولت یک صندوق سرمایه‌گذاری ملی تاسیس کرد و خودروسازان داخلی تحت انواع حمایت‌های مالی نظیر تخفیف‌های مالیاتی و تعرفه‌ای، انواع وام‌ها و نیز ضمانت‌نامه‌های بانکی (از جمله توسط بانک توسعه کره) برای تامین مالی از بانک‌های خارجی قرار گرفتند. همچنین دولت با درک اهمیت صنعت قطعه‌سازی به عنوان منبعی برای صادرات، سرمایه‌گذاری‌های سنگینی را برای ایجاد یک صنعت مستقل قطعه‌سازی صورت داد. با وجود مشکلات شدید ناشی از بحران نفتی دهه ۱۹۷۰، دولت با جدیت به حمایت‌های خود از صنعت خودرو ادامه داد. اقدام دیگر دولت در این دهه و دهه ۱۹۸۰ برای کمک به توسعه صنعت خودروی کره، تعریف سیاست‌های تحقیق و توسعه برای ترغیب خودروسازان این کشور به پیگیری تحقیق و توسعه و بهبود قابلیت‌های طراحی و ساخت خودرو بود.

تا اواخر دهه ۱۹۷۰ دولت برخی از سیاست‌های تولید خودرو را بروزآوری نمود. یکی از این سیاست‌ها، بازنگری قانون ترویج و توسعه بنگاه‌های کوچک و متوسط^۱ در سال ۱۹۷۵ بود، به طوری که ۶۲ قطعه‌ساز رده اول، دوم و سوم و ۵۰ محصول تولیدی مشمول حمایت‌های این قانون می‌شدند. همچنین دولت ۱۳۸ قطعه‌ساز را برای اعطای یارانه ویژه شناسایی کرد. هدف این اقدامات، ایجاد یک صنعت قطعه‌سازی توانمند برای پشتیبانی از صنعت خودروسازی در راستای داخلی‌سازی خودروهای تولیدی بود. البته دولت به هیچ وجه مانع از تولید قطعات و اجزا توسط خودروسازان و یا ایجاد شبکه اختصاصی تامین‌کنندگان برای آنها نشد. علاوه بر این، در سال ۱۹۷۸، دولت دو هدف‌گذاری بلندپروازانه تولید ۱ میلیون خودرو تا سال ۱۹۸۱ و ۲ میلیون خودرو تا سال ۱۹۸۶ را تصویب کرد.

در سال پایانی این دوره، دولت دو اقدام مهم دیگر را نیز برای حمایت از صنعت خودرو انجام داد. مورد اول تعیین صنعت خودرو به عنوان یکی از ۱۰ صنعت صادراتی کلیدی بود که آنها را از کمک‌های ویژه دولت برخوردار می‌کرد. در این ارتباط، دولت سازوکارهای تشویقی صادراتی مانند تخفیف‌های مالیاتی برای صادرکنندگان، معافیت‌های تعرفه‌ای برای واردات مواد خام مورد نیاز برای تولید محصول صادراتی و تخصیص ارز به شرکت‌هایی که اهداف صادراتی خود را برآورده می‌کنند، ارائه کرد. مورد دوم، اعلام یک برنامه جدید برای توسعه تولید خودروهای سواری متوسط بود که بر اساس آن خودروسازان باید تا سال ۱۹۸۲ یک

1. Small & Medium Enterprise Affiliation Promotion Law



مدل خودروی سواری متوسط با حجم موتور کمتر از ۲ لیتر و با داخلی سازی ۹۰ درصدی تولید می‌کردند. زمانی که خودروسازان آغاز به تولید این مدل‌ها می‌کردند، واردات خودروهای با کلاس مشابه و نیز اجزای با ارزش افزوده بالا (نظیر موتور و سیستم تعلیق) ممنوع اعلام شد. این سیاست شرکت‌های هیوندای، کیا و سائهان را به سرمایه‌گذاری‌های سنگین برای تولید این خودروها ترغیب کرد.

تحولات صنعت خودرو

با تصمیم دولت برای حمایت از توسعه صنعت خودرو، شرکت‌های مختلفی برای کسب مجوز تولید خودرو با هم رقابت کردند. این شرکت‌ها در ابتدا از قطعات وارداتی استفاده می‌کردند و به تدریج به سمت تولید داخلی قطعات حرکت کردند. یکی از مهمترین رویدادهای صنعت در این دهه، اعطای مجوز به بزرگ‌ترین و واقعی‌ترین خودروساز ملی کشور، یعنی هیوندای در سال ۱۹۶۷ بود. شرکت کیا نیز با راه‌اندازی کارخانه مونتاژ خودرو در سال ۱۹۷۳ به عرصه تولید خودروی سواری وارد شد. به دنبال حمایت‌های سنگین دولت از صنعت خودرو و هدایت فعالیت‌های خودروسازان در مسیر مد نظر، ظرفیت تولیدی صنعت خودرو به شدت رشد کرد. با توجه به دستورات دولت، تولید انبوه اولین مدل‌های خودروی مردمی در سال‌های ۱۹۷۴ تا ۱۹۷۶ توسط هیوندای (مدل پونی)، کیا (مدل بریسا) و جی.ام.کی (مدل کامینا) آغاز شد. البته هر سه خودرو بر مبنای مدل‌هایی از خودروهای خارجی موجود طراحی شده بودند.

با افزایش تقاضا برای خودرو، به تدریج به شرکت‌های خودروسازی دیگری نیز مجوز داده شد. شرکت‌هایی مانند هیوندای با همکاری شرکت‌های خودروسازی بزرگ دنیا نظیر فورد، فیات و تویوتا شروع به تولید خودرو در کره کردند. برنامه‌ریزی دقیق و حمایت دولت، توانست این صنعت را در مدت زمان کوتاهی توسعه دهد و کره جنوبی را به یکی از تولیدکنندگان بزرگ خودرو در جهان تبدیل کند. جدول زیر اهم سیاست‌ها، اقدامات و تحولات صنعت خودرو در این دوره را نمایش داده است.



جدول ۲- سیاست‌ها و اقدامات دولت و تحولات کلیدی صنعت خودرو در دوره ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۹

تحوالات صنعت خودرو	سیاست‌ها و اقدامات دولت
	<p>رویکرد دولت: جایگزینی واردات و حمایت از تولید داخلی</p> <ul style="list-style-type: none"> سیاست- تعیین صنعت خودرو به عنوان صنعت کلیدی در مسیر صنعتی شدن و سیاستگذاری جامع برای شکل‌گیری آن: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تصویب انواع طرح‌ها و برنامه‌های توسعه صنعت خودرو؛ ✓ تصویب قانون حمایت از صنعت خودرو؛ ✓ تصویب برنامه بلندمدت توسعه صنایع سنگین و شیمیایی (شامل صنعت خودرو). سیاست- هدایت مسیر توسعه صنعت خودرو توسط دولت: <ul style="list-style-type: none"> ✓ هدفگذاری برای تولید و صادرات خودرو؛ ✓ هدفگذاری برای داخلی‌سازی ۹۵ درصدی خودروهای تولیدی؛ ✓ تلاش برای محدود کردن تولید به چند شرکت منتخب؛ ✓ تسهیل ادغام خودروسازان برای ایجاد یک خودروساز ملی قدرتمند؛ ✓ دستور به خودروسازان برای تمرکز بر توسعه و تولید خودروی مردمی کوچک؛ ✓ دستور به خودروسازان برای توسعه تولید خودروهای سواری متوسط. سیاست- حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ ممنوعیت واردات خودرو به مدت ۲۵ سال؛ ✓ معافیت تعرفه وارداتی برای قطعات و مجموعه‌های مورد نیاز صنعت؛ ✓ ممنوعیت واردات قطعات دارای تولید مشابه داخلی؛ ✓ تشویق سرمایه‌گذاری مشترک خودروسازان خارجی؛ ✓ تحریک تقاضا با کاهش مالیات مصرف خودروهای تولیدی؛ ✓ اعطای یارانه برای احداث کارخانجات؛ ✓ ارایه انواع حمایت‌های مالی (تخفیف‌های مالیاتی و تعرفه‌ای، تسهیلات و ضمانت وام‌های خارجی)؛ ✓ ارایه انواع مشوق‌ها برای صادرکنندگان خودرو (تخفیف مالیاتی، تخفیف تعرفه واردات مواد اولیه و تخصیص ارز به صادرکنندگان موفق) سیاست- کمک به توسعه صنعت قطعه‌سازی برای پشتیبانی از صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ برخورداری قطعه‌سازان منتخب از انواع حمایت‌ها در قانون ترویج و توسعه بنگاه‌های کوچک و متوسط؛ ✓ اعطای یارانه ویژه به قطعه‌سازان منتخب.
<ul style="list-style-type: none"> تولد شرکت‌های خودروسازی هیوندای و کیا؛ همکاری خودروسازان با خودروسازان خارجی در قالب سرمایه‌گذاری مشترک؛ رشد سریع صنعت خودروسازی (دستیابی به تیراژ تولید بیش از ۱۱۰ دستگاه خودروی سواری در سال ۱۹۷۹ نسبت به تولید ۱۰۶ دستگاه در سال ۱۹۶۵)؛ آغاز رسمی صادرات خودرو از نیمه دوم دهه ۱۹۷۰. 	

ماخذ: یافته‌های پژوهش

مرحله دوم- ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶: رشد سریع صنعت خودرو با وجود شرایط ناپایدار داخلی و خارجی

اوایل این دوره مصادف با ترور رئیس جمهور پارک و روی کار آمدن یک دولت نظامی و همچنین دومین بحران جهانی انرژی بود. در سال ۱۹۸۰ مواجهه کره با بحران‌های مختلف به افت تقاضای داخلی و خارجی خودروهای



کره‌ای، مازاد تولید و کاهش سودآوری صنعت انجامید. در آن سال دولت با بروزآوری برنامه بلندمدت صنایع سنگین و شیمیایی، ادغام صنایع خودروسازی کره را با هدف افزایش کارایی و سودآوری آنها و ایجاد ساختار متمرکز در صنعت، در دستور کار قرار داد که نتیجه آن ادغام هیوندای و سائدهان موتورز بود. در سال ۱۹۸۱، برنامه اقدامات عقلانی (اصولی) صنعت خودرو^۱، با توجه به اختیارات دولت در قانون توسعه صنعتی سازی^۲ (مصوب ۱۹۶۱) برای مداخله در فرآیند اصلاحات ساختاری در بخش‌های کلیدی (از جمله خودرو) تصویب شد. بر اساس همین برنامه، در سال ۱۹۸۱ دولت با رویکرد تخصصی سازی صنعت خودرو، تولید هر یک از انواع خودرو را به خودروسازان معینی محدود کرد. به عنوان مثال سائدهان و هیوندای منحصراً خودروهای سواری و وانت تولید می‌کردند، کیا به عنوان تولیدکننده انحصاری کامیون‌های یک تا پنج تنی، وانت‌های کوچک و اتوبوس‌های کوچک تعیین شد و نیز هیوندای، سائدهان، کیا و آسیا به عنوان سازندگان کامیون‌های بالای پنج تن تعیین شدند. همچنین به موجب مفاد برنامه مزبور، ورود بازیگران جدید به بخش‌های مختلف صنعت خودرو محدود شد. در نتیجه خودروسازانی که از تولید خودروی سواری منع شده بودند، در سال‌های بعد برای ورود به تولید این نوع خودروها نیازمند کسب مجوز دولت بودند و حتی در برخی موارد نیز با درخواست آنها موافقت نمی‌شد. در همان سال، دولت برنامه پایه‌ای جدیدی برای صنعت خودرو^۳ منتشر کرد که هدف آن افزایش تولید خودروهای سواری کوچک با قابلیت صادراتی می‌شد. در این برنامه مواردی نظیر توسعه ظرفیت‌های تولید داخلی تولید خودرو و کاهش وابستگی به واردات، ترغیب ورود بازیگران صنعت خودرو به بازارهای جهانی و اعطای انواع مشوق‌ها و یارانه‌ها به این صنعت تعریف شده بود.

در سال‌های ابتدایی دهه ۱۹۸۰، جنگ تجاری بین ژاپن با کشورهای غربی شامل ایالات متحده، کانادا و کشورهای اروپایی منجر به محدودیت صادرات خودروهای ژاپنی به این کشورها شد. با توجه به اینکه این کشورها خودروسازی کره را رقیب جدی برای صنعت خودروی خود نمی‌پنداشتند، این شرایط فرصت مناسبی را برای گسترش صادرات خودروهای کره‌ای به این بازارها فراهم آورد. سیاست‌های حمایت‌گرایانه دولت، سرمایه‌گذاری‌های داخلی و تقویت سرمایه‌گذاری مشترک با خودروسازان خارجی (این روند از دهه ۱۹۷۰ آغاز شده بود)، از دیگر عواملی بودند که به رشد سریع صنعت خودروسازی کره جنوبی در این دوره کمک کردند. در واقع بخش عمده‌ای از رشد اقتصادی کره و افزایش تراز تجاری این کشور در دهه ۱۹۸۰ مرهون صادرات خودروسازانی همچون هیوندای و دوو بود. به طوری که در سال ۱۹۸۷ کره به جمع هشت کشور بزرگ صادرکننده خودرو پیوست.

1. Automobile Rationalization Plan
2. Industrialization Development Law
3. New Basic Plan for the Automotive Industry



با روی کار آمدن رئیس جمهوری جدید در سال ۱۹۸۸، رویکرد مداخله‌ای و کنترل‌گری دولت در فعالیت‌های اقتصادی کاهش یافت و علیرغم مواجهه کشور با برخی بحران‌ها (نظیر اعتصابات کارگری) صنعت خودرو همچنان به رشد تولید و صادرات ادامه داد. یکی از اقدامات دولت در راستای کاهش مداخله‌گری دولت، توقف اجرای اقدامات عقلانی (اصولی) صنعت خودرو در سال ۱۹۸۹ بود.

در دوران ریاست جمهوری بعدی که در سال ۱۹۹۲ آغاز شد، اصلاحات ساختاری گسترده‌ای در دستور کار قرار گرفت. این اصلاحات شامل اقداماتی نظیر آزادسازی بخش بانکی، کاهش نرخ‌های بهره، تسهیل مقررات مالکیت خارجی، گسترش اعطای تسهیلات به کسب‌وکارهای کوچک و متوسط برای تشویق آنها به بهبود کارایی و رقابت‌پذیری، خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی و مقررات‌زدایی و آزادسازی فعالیت‌های اقتصادی (شامل واردات) می‌شد. هدف اصلی این اقدامات، تشویق سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و ایجاد زمینه برای پیوستن به سازمان توسعه و همکاری اقتصادی^۱ بود. یکی از تصمیمات مهم دولت در این دوره، لغو قانون توسعه صنعتی‌سازی بود که مداخله دولت در صنایع کلیدی را بیش از پیش کاهش می‌داد.

سیاست‌های بین‌المللی‌سازی برای گسترش حضور جهانی شرکت‌های کره‌ای، بواسطه اعطای یارانه‌های مستقیم و تخفیفات مالیاتی به شرکت‌هایی بود که مایل به سرمایه‌گذاری در خارج از کشور بودند. اقدام دیگر دولت، تسهیل شرایط استقراض واحدهای تابعه شرکت‌های کره‌ای در خارج از کشور از بانک‌های خارجی، از طریق افزایش سقف وام قابل اخذ این واحدها بدون نیاز به رضایت دولت کره بود (۳۰ هزار دلار به ۱۰ میلیون دلار). در سال ۱۹۹۶ کره به عنوان دومین کشور آسیایی (بعد از ژاپن) به سازمان توسعه و همکاری اقتصادی پیوست که به معنای تبدیل آن به کشور صنعتی توسعه‌یافته بود.

یکی دیگر از اقدامات مهم دولت در این دوره، لغو ممنوعیت واردات خودرو در سال ۱۹۸۶ با توجه به ایجاد توانمندی نسبی در صنعت خودروی کره بود. به دنبال این اقدام، تعرفه واردات خودرو به میزان ۶۰ درصد تعیین شد و سپس تا سال ۱۹۹۵ به تدریج به ۸ درصد کاهش یافت.

تحولات صنعت خودرو

در دهه ۱۹۸۰ با وجود برخی چالش‌ها مانند بحران اقتصادی شدید، بحران انرژی و کاهش فروش داخلی و صادرات، وضعیت صنعت خودروی کره به تدریج بهبود یافت. شرکت‌هایی مانند هیوندای با سرمایه‌گذاری‌های جدید و همکاری با شرکت‌های خارجی، رشد قابل توجهی داشتند. در نتیجه سیاست‌های آزادسازی دولت از اوایل دهه ۱۹۹۰، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی شرکت‌های کره‌ای در خارج از کشور از ۱٫۲۱ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۲ به ۶٫۱۷ میلیارد دلار در سال ۱۹۹۶ افزایش یافت که بیش از سه چهارم آن توسط سه غول دوو،

1. Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)



هیوندای و سامسونگ صورت گرفت. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کره نیز حدود ۳٫۵ برابر شد که بخشی از آن صرف افزایش ظرفیت تولید خودرو در داخل کشور شد. افزون بر این، خودروسازانی چون هیوندای و دوو اقدام به راه‌اندازی کارخانجات برون مرزی خود در کشورهای در حال توسعه (از جمله ترکیه) نمودند. در این دوره دولت با ورود سامسونگ به تولید خودروی سواری موافقت نمود که به دنبال آن در سال ۱۹۹۵ این شرکت با همکاری نیسان ژاپن خط مونتاژ خود را راه‌اندازی کرد. تا پایان سال ۱۹۹۶ تولید خودروی کره از ۲٫۸ میلیون دستگاه عبور کرد (۱۶ سال رشد بی‌وقفه تولید). در آن زمان هیوندای ۵۰ درصد سهم بازار داخلی و ۴۵ درصد سهم صادرات خودرو را در اختیار داشت.

جدول زیر اهم سیاست‌ها، اقدامات و تحولات صنعت خودرو در این دوره را نمایش داده است.

جدول ۳- سیاست‌ها و اقدامات دولت و تحولات کلیدی صنعت خودرو در دوره ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶

تحولات صنعت خودرو	سیاست‌ها و اقدامات
<ul style="list-style-type: none"> رشد قابل توجه تولید و صادرات خودرو؛ افزایش قابل توجه جذب سرمایه‌گذاری خارجی توسط دوو و هیوندای؛ راه‌اندازی کارخانجات برون مرزی توسط دوو و هیوندای؛ ورود سامسونگ به تولید خودرو با همکاری نیسان؛ افزایش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کره (از جمله در صنعت خودرو). 	<p>رویکرد دولت: تداوم مداخلات دولت در صنعت خودرو (تا اواخر ۱۹۸۰) و آزادسازی صنعت با هدف ارتقای رقابت‌پذیری جهانی (از اوایل ۱۹۹۰)</p> <ul style="list-style-type: none"> سیاست- هدایت صنعت خودرو به سمت تقویت و اصلاحات ساختاری (تا اواخر دهه ۱۹۸۰): <ul style="list-style-type: none"> ✓ تصویب برنامه اقدامات عقلانی (اصولی) صنعت خودرو؛ ✓ هدایت خودروسازان به ادغام (نظیر هیوندای و سائدهان)؛ ✓ محدود کردن تولید هر یک از انواع خودروها برای خودروسازان معین؛ ✓ محدود کردن ورود بازیگران جدید به صنعت خودرو. سیاست- آزادسازی صنعت خودرو و حمایت از تقویت پیوندهای جهانی این صنعت (از اواخر دهه ۱۹۸۰): <ul style="list-style-type: none"> ✓ لغو قوانین و طرح‌های مرتبط با مداخله دولت در صنعت؛ ✓ اعطای یارانه‌های مستقیم و تخفیف‌های مالیاتی به شرکت‌های مایل به سرمایه‌گذاری در خارج؛ ✓ تسهیل شرایط استقراض واحدهای تابعه شرکت‌های کره‌ای در خارج از کشور؛ ✓ لغو ممنوعیت واردات خودرو و سپس کاهش تدریجی تعرفه‌های وارداتی مربوطه. سیاست- تقویت توان صادراتی صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ افزایش تولید خودروهای سواری کوچک با قابلیت صادراتی؛ ✓ توسعه صنعت ماشین‌آلات برای پشتیبانی از تولید قطعات خودروهای صادراتی.

ماخذ: یافته‌های پژوهش



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

سیاست‌های دولت

راهبرد موفق تقویت پیوندهای اقتصادی کره با جهان می‌توانست بین‌المللی‌سازی صنعت خودروی کره را تسریع کند؛ اما بحران مالی آسیا (۱۹۹۷-۱۹۹۸) که با سقوط ارزش پول ملی تایلند آغاز شد، به کشورهای اندونزی، مالزی، فیلیپین و کره جنوبی تسری یافت. نتیجه این بحران، بروز مشکلاتی برای صنعت خودروی کره بود. پس از روی کار آمدن رئیس‌جمهوری جدید در سال ۱۹۹۸، به منظور کاهش صدمات بحران مزبور، تغییراتی در ساختار نهادی وزارتخانه‌ها صورت گرفت. همچنین کمیته هماهنگی تجدید ساختار شرکتی و کمیسیون نظارت مالی ایجاد شد و اختیار سیاستگذاری مالی و نظارت رگولاتوری بر بانک‌ها و دیگر موسسات مالی به کمیسیون مزبور واگذار شد. یکی از سیاست‌های مهم دولت در این دوره، تحت فشار قرار دادن چپول‌های بزرگ (از جمله هیوندای، ال‌جی، سامسونگ، دوو و سونکیونگ^۱) جهت تجدید ساختار و اصلاح شیوه‌های مدیریت بود. دلیل این امر، ادعای ناکارآمدی چپول‌ها به دلیل گسترش بیش از اندازه در حوزه‌های متنوع و غیرمرتبط با ماموریت اصلی (گاه حتی غیرسودآور) بود که اغلب با انگیزه ارتقای جایگاه و تصویر برند خود صورت می‌گرفت. یکی از مهمترین محرک‌های دولت برای این اقدام، توصیه‌های صندوق بین‌المللی جهت اعطای کمک مالی ۵۸٫۵ میلیون دلاری به کره بود. در همین راستا، "برنامه اصلاح ساختار شرکتی ۳+۵"^۲ برای شرکت‌های هلدینگ تعریف شد که پنج اصل را برای اجرا در چپول‌های بزرگ و سه اصل را برای اجرا در چپول‌های کوچکتر و شرکت‌های مستقل هدف قرار داده بود. هدف کلی، افزایش کارایی و سودآوری چپول‌ها در کره بود. به عنوان مکمل این برنامه، اقداماتی همچون مشوق‌های مالیاتی برای ادغام‌ها و تهدید چپول‌ها به ممیزی‌های مالیاتی (در صورت عدم همکاری) تعریف شدند. همچنین کمیسیون نظارت مالی به بانک‌ها دستور داد شرکت‌های غیرسودآور را در فهرست سیاه دریافت وام قرار دهند. یکی دیگر از سیاست‌های دولت (موسوم به مبادله‌های بزرگ^۳)، منطقی‌سازی ساختار صنایع اصلی با تشویق آنها به مبادله یا ادغام واحدهای تابعه بین یکدیگر، در صنایع هوافضا، خودرو، پالایش نفت، پتروشیمی، تجهیزات تولید برق، ناوگان ریلی، نیمه‌هادی‌ها و موتورهای کشتی بود. هر چند به نظر می‌رسد حداقل در حوزه خودروسازی توفیق چندانی نداشت.

1. Sunkyong
2. Five plus Three Corporate Reform Program
3. Big Swaps



تحولات صنعت خودرو

اثرات بحران مالی آسیا و سیاست‌های مداخله‌ای دولت برای حفظ رقابت پذیری صنعت خودرو، بازیگران بزرگ این صنعت را به سازماندهی مجدد هدایت کرد که برخی از مصادیق آن عبارتند از: خرید خودروسازی سانگ‌یانگ (متعلق به هلدینگ سانگ‌یانگ) توسط شرکت دوو و بعدها فروش آن به جنرال موتورز، اکتساب خودروسازی کیا توسط شرکت هیوندای (تشکیل گروه خودروسازی هیوندای-کیا)، در اختیار گرفتن ۷۰ درصد سهام شرکت سامسونگ موتورز توسط رنو و تشکیل شرکت رنو-سامسونگ موتورز^۱ و در اختیار گرفتن سهام عمده خودروسازی دوو توسط شرکت فورد.

به دنبال بحران مالی آسیا، تولید خودروی سواری در کره که در سال ۱۹۹۷ به رکورد ۲٫۳ میلیون دستگاه، دست یافته بود، در سال ۱۹۹۸ به ۱٫۶ میلیون دستگاه افت کرد. اما در سال ۱۹۹۹ با بازیابی این صنعت و تغییرات ساختاری در آن، تولید خودرو از رکورد سال ۱۹۹۷ پیشی گرفت. خودروسازان کره‌ای طی این دوره به گسترش بازارهای صادراتی خود ادامه دادند؛ به طوری که علیرغم شرایط بحرانی، صادرات روند افزایشی خود را ادامه داد. هیوندای در سال ۱۹۹۷ خط تولید خود را در ترکیه راه‌اندازی نمود و در سال ۱۹۹۸ نیز مشابه این اقدام را در هندوستان انجام داد. در نهایت تا سال ۲۰۰۴، با تداوم رشد تولید و صادرات خودرو و گذر از تولید ۳٫۱ میلیون دستگاه خودروی سواری و صادرات بیش از ۲٫۸ میلیون دستگاه خودرو سواری و تجاری، این صنعت به طور کامل از بحران عبور کرد. یک رویداد مهم در صنعت خودروی کره در پایان این دوره، خرید ۵۱ درصد سهام سانگ‌یانگ توسط خودروسازی چینی سایک^۲ بود.

جدول زیر اهم سیاست‌ها، اقدامات و تحولات صنعت خودرو در این دوره را نمایش داده است.

جدول ۴- سیاست‌ها و اقدامات دولت و تحولات کلیدی صنعت خودرو در دوره ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴

سیاست‌ها و اقدامات	تحولات صنعت خودرو
<ul style="list-style-type: none"> رویکرد دولت: بازیابی صنعت خودرو به دنبال بحران مالی آسیا سیاست- اصلاح در ساختار نهادی دولت در راستای تجدید ساختار صنایع. سیاست- هدایت و تشویق شرکت‌ها به اصلاح و منطقی‌سازی ساختار، با اقدامات زیر: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تعریف برنامه اصلاح ساختار شرکتی؛ ✓ مشوق‌های مالیاتی برای ادغام‌ها؛ ✓ اقدامات سلبی در قبال چپول‌ها در صورت عدم همکاری (ممیزی مالیاتی، قرار گرفتن در لیست سیاه بانک‌ها). 	<ul style="list-style-type: none"> تغییر ساختار صنعت کره: خرید سانگ‌یانگ توسط دوو و بعدها جنرال موتورز؛ تشکیل گروه خودروسازی هیوندای- کره؛ تشکیل شرکت رنو-سامسونگ موتورز؛ خرید سهام عمده دوو توسط فورد؛ دستیابی به رکورد تولید ۳٫۱ میلیون دستگاه خودروی سواری تا سال ۲۰۰۴؛ دستیابی به رکورد صادرات ۲٫۸ میلیون دستگاه خودروی سواری و تجاری تا سال ۲۰۰۴.

ماخذ: یافته‌های پژوهش

1. Renault Samsung Motors (RSM)

2. SAIC



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

سیاست‌های دولت

با توجه به شکل‌گیری بسترهای لازم طی دوره‌های پیشین، صنعت خودروی کره تا حد زیادی به بلوغ دست یافته بود و در حال تبدیل شدن به یک صنعت بین‌المللی بود. لذا سیاست‌گذاری‌های دولت در این دوره، عمدتاً معطوف به ارتقای رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودرو از جمله در زمینه بهره‌وری مصرف سوخت، کاهش انتشار آلاینده‌ها، ایمنی و بکارگیری فناوری‌های نوین بوده است. ضمن اینکه پیوستن کره به موافقت‌نامه تجارت آزاد با دیگر کشورها، بستر مناسبی را برای تقویت حضور بین‌المللی صنعت خودروی این کشور فراهم آورد.

کره از جمله کشورهایی است که از سال‌ها پیش استانداردهای اجباری را در زمینه اقتصاد سوخت اعمال می‌کند.^۱ در این کشور، از سال ۲۰۰۵ برنامه اقتصاد سوخت و رتبه‌بندی وسایل نقلیه بر اساس متوسط مصرف سوخت معرفی شد. استانداردهای مربوطه در سال ۲۰۰۶ برای خودروهای تولیدی کره و در سال ۲۰۰۹ برای خودروهای وارداتی اعمال شدند. از سال ۲۰۰۹ میزان آلاینده‌ها نیز در کنار متوسط مصرف سوخت خودرو لحاظ شد که طبق هدفگذاری‌ها تا سال ۲۰۱۵ تمامی خودروها باید با رعایت استانداردهای مربوطه تولید می‌شدند. ارتقای ایمنی خودروها از دیگر محورهای مورد توجه دولت بود که از دهه ۲۰۱۰ با جدیت بیشتری پیگیری شده است. از جمله این موارد می‌توان به بازنگری استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه با رویکردهای سخت‌گیرانه، الزام یا تشویق بکارگیری فناوری‌های پیشرفته ایمنی (نظیر الزام استفاده از سیستم کنترل پایداری الکترونیکی^۲ و ترویج بکارگیری سامانه‌های همیار راننده^۳) و اجرای برنامه ارزیابی خودروهای جدید^۴ برای بررسی و رتبه‌بندی عملکرد ایمنی خودروها اشاره نمود.

تولید خودروهای با آلاینده‌ها پایین از جمله مهمترین سیاست‌های دولت از دهه ۲۰۰۰ به بعد بوده است. آخرین برنامه جامع صنعت خودرو با عنوان برنامه ارتقای رقابت‌پذیری صنعت خودرو در سال ۲۰۰۶ تدوین شد. پس از آن، برنامه‌های دولت بر تولید خودروهای با فناوری نوین (شامل خودروهای با انرژی‌های نو و خودروهای هوشمند) متمرکز شد. در سال ۲۰۰۹، سند "استراتژی موتور رشد جدید"^۵ منتشر شد که هدف آن خلق پیشران‌های جدید برای توسعه اقتصادی با تأکید بر فناوری‌های سبز، حوزه سلامت و فناوری اطلاعات بود. در این سند تعداد ۱۷ صنعت جدید در ۳ حوزه اصلی شناسایی شده‌اند که در حوزه صنایع فناوری

۱. همچون اتحادیه اروپا، ایالات متحده، کانادا، ژاپن، چین و هندوستان.

2. Electronic Stability Control (ESP)
3. Advanced driver-assistance system (ADAS)
4. Korean New Car Assessment Program
5. New Growth Engine Strategies



سبز، صنعت حمل و نقل سبز (از جمله خودروهای سواری هیدروژنی و خودروهای تجاری برقی و هیبریدی) مورد توجه قرار گرفته است. چشم‌انداز کاهش کربن و رشد سبز (۲۰۵۰-۲۰۰۹) و نقشه راه اقتصاد مبتنی بر هیدروژن^۱ (۲۰۱۹-۲۰۴۰) نیز از جمله اسناد راهبردی منتشر شده توسط دولت هستند که هدف آن گسترش استفاده سوخت هیدروژن برای تولید انرژی در این کشور (شامل بخش حمل و نقل) است. از جمله، در این سند برای تولید ۶٫۲ میلیون خودروی برقی مجهز به سلول سوخت هیدروژنی، برخورداری از حداقل ۱۲۰۰ ایستگاه سوخت رسانی، برخورداری از ناوگان ۴۱ هزار دستگاهی اتوبوس هیدروژنی و تولید ۱۵ گیگاوات سوخت هیدروژنی تا سال ۲۰۴۰ برنامه‌ریزی شده است.

همچنین در سال ۲۰۱۹، دولت نقشه راه استراتژی توسعه صنعت خودروی آینده (۲۰۳۰) را برای توسعه هر چه بیشتر تولید خودروهای برقی و ارتقای فناوری‌های مربوطه منتشر کرد. در این سند، برای افزایش سهم فروش خودروهای برقی و هیدروژنی از کل فروش خودرو در کره به ۳۳٫۳ درصد، گسترش سهم بازار جهانی این خودروها به ۱۰ درصد و تقویت اکوسیستم صنعتی و اصلاح قوانین و سازوکارهای موجود برای تجاری‌سازی کامل خودروهای خودران تا سال ۲۰۲۷ برنامه‌ریزی شده است.

از سال ۲۰۱۸ تاکنون، بیشترین حمایت‌ها و مشوق‌های دولت از صنعت خودروی کره، معطوف به تولید خودروهای برقی بوده است. به طور ویژه، حمایت از تحقیق و توسعه یکی از اولویت‌های دولت در این زمینه است؛ به‌گونه‌ای که حدود ۷۰ درصد بودجه سالانه تحقیق و توسعه این کشور به ۴۰ پروژه در یازده حوزه اصلی صنعت تخصیص یافته که تعدادی از این حوزه‌ها مستقیماً به خودروهای برقی مرتبطاند (نظیر نیمه‌رسانا، باتری، سلول‌های سوختی و حمل و نقل آینده). ضمن اینکه مشوق‌های مالیاتی برای تحقیق و توسعه در زمینه خودروهای برقی نیز تعریف شده است. همچنین دولت اقدامات متعددی برای ترغیب تولیدکنندگان به توسعه تولید خودروی برقی تعریف کرده است که عبارتند از: اعتبار مالیاتی؛ تعیین سهمیه خودروی برقی از کل فروش شرکت خودروساز (فلاً حداقل ۱۵ درصد)، مشوق‌های مالیاتی؛ اعطای وام و ضمانت برای کارخانجات کره‌ای مستقر در آمریکای جنوبی که تولیدکننده باتری و مواد اولیه هستند (با توجه به وجود معادن لیتیوم در این منطقه)؛ و تعریف انواع مشوق‌ها برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی.

علاوه بر موارد فوق، اجرایی شدن موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد کره با اتحادیه اروپا و ایالات متحده در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲، گام مهمی در تقویت رقابت‌پذیری جهانی اقتصاد کره بود. یکی از مزایای مستقیم این توافقنامه برای خودروسازان کره‌ای، صرفه‌جویی بیش از ۱۶۰۰ دلاری برای هر خودروی صادراتی به اروپا بود.

1. Korea Hydrogen Economy Roadmap 2040

2. Future Car Industry Development Strategy 2030 Roadmap



همچنین بواسطه موافقت نامه تجارت آزاد با ایالات متحده، صادرات خودرو به ایالات متحده تسهیل شد. در مجموع طی دهه‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۱۰، صادرات به عنوان عامل اصلی رشد صنعت خودروی کره عمل کرد. ضمن اینکه با اجرایی شدن این موافقت نامه‌ها، تعرفه واردات خودروهای خارجی به کره به حداقل رسید و موانع غیرتعرفه‌ای جایگزین آن شد. هدف از موانع غیرتعرفه‌ای، محافظت از صنعت خودروی کره در برابر فشار رقابتی ناشی از واردات خودروهای خارجی بود. از جمله این موانع می‌توان به مواردی چون وضع مالیات ۱۲ درصدی برای خرید خودروهای خارجی (در سال ۲۰۰۵)، الزام خودروهای وارداتی به رعایت استانداردهای سختگیرانه زیست محیطی و ایمنی، نیاز به گذراندن آزمون‌های متعدد برای دریافت مجوز ورود به بازار کره و محدودیت در نوع خودروهای وارداتی اشاره نمود.

با توجه به بازار داخلی محدود خودروی کره و در راستای پیگیری اهداف زیست محیطی، دولت از سال ۲۰۰۹ برنامه اسقاط خودرو را به اجرا در آورد. این برنامه شامل اعطای مشوق به مصرف‌کنندگان کره‌ای برای جایگزینی خودروهای با عمر بالای ۱۰ سال با خودروهای نو است. این مشوق‌ها شامل مواردی همچون پرداخت‌های نقدی به ازای اسقاط هر خودرو، تخفیف در هزینه خرید خودروی نو، تخفیف در مالیات‌های ثبت و مالکیت خودروی نو و پرداخت یارانه برای خرید خودروهای با انرژی‌های جدید می‌شود.

تحولات صنعت خودرو

با بازیابی کامل اقتصاد کره از بحران مالی آسیا، تولید و صادرات صنعت خودروی این کشور تا سال ۲۰۰۷ با رشد قابل توجهی مواجه شد؛ به طوری که تا سال مزبور به رکورد تولید ۳٫۷ میلیون دستگاه خودروی سواری و صادرات ۲٫۸ میلیون دستگاه خودروی سواری و تجاری دست یافت. یکی از مهمترین تحولات صنعت خودرو در این دوره، ورود شرکت هیوندای - کیا به بازارهای ایالات متحده، چین و اسلواکی بواسطه راه‌اندازی خطوط تولید خود در این بازارها بود. این روند رشد با وقوع بحران مالی جهانی ۲۰۰۸ متوقف شد و موجب شد برخی خودروسازان کره‌ای برای مدتی برنامه‌های توسعه خطوط تولید برون مرزی خود را به تعویق بیندازند. اما در نهایت این صنعت به سرعت خود را بازیابی نمود و در سال ۲۰۱۱ بالاترین رکوردهای تاریخ صنعت خودروی کره با تولید ۴٫۲ میلیون دستگاه خودروی سواری و صادرات ۳٫۱ میلیون دستگاه خودروی سواری و تجاری ثبت شد.

صنعت خودروی کره در برابر بزرگترین بحران اقتصادی جهان از سال ۱۹۳۰ بدین سو (بحران سال ۲۰۰۸)، تاب‌آوری بسیار بالایی را از خود نشان داد که این وضعیت، بستر را برای دوره جدیدی از رشد بازار داخلی و صادراتی این صنعت در فاصله سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ فراهم نمود. در سال ۲۰۱۱ هیوندای - کیا خط تولید خود را در سن پترزبورگ روسیه راه‌اندازی نمود. از سال ۲۰۱۶ مرحله جدیدی از بلوغ و بین‌المللی‌سازی صنعت



خودروی کره آغاز شد که هیوندای-کیا اصلی‌ترین بازیگر این عرصه بوده است. این شرکت ظرفیت تولیدی کارخانجات مکزیک خود را افزایش داد که صادرات این شرکت به بازارهای آمریکای جنوبی و شمالی را گسترش می‌داد. علیرغم روند کاهشی تولید و صادرات خودرو در کره در سال‌های بعد، هیوندای-کیا ظرفیت‌های تولیدی جدیدی را در هندوستان، اندونزی و ویتنام توسعه داد. در سال ۲۰۱۹ این شرکت در مجموع بیش از ۷ میلیون خودرو تولید نمود که ۵۵ درصد آن در خارج از کشور و ۴۵ درصد آن در داخل کشور تولید شده بود. بدین ترتیب هیوندای-کیا در آن سال به پنجمین خودروساز برتر جهانی (بعد از فولکس واگن، تویوتا، اتحاد رنو-نیسان-میتسوبیسی و جنرال موتورز) تبدیل شد. لازم به ذکر است که تمامی عملیات مدیریت و تحقیق و توسعه هیوندای-کیا در داخل کره صورت می‌گیرد. پس از سال ۲۰۱۹، بروز بحران‌های کووید-۱۹، جنگ روسیه و اوکراین و تنش‌های ایالات متحده و چین موجب کاهش تولیدات خودرو در کره جنوبی شد. با این حال هیوندای-کیا که فروش کل محصولات آن در سال ۲۰۲۱ نسبت به سال قبل حدود ۰٫۵ میلیون دستگاه افت کرده بود، در آن سال عنوان چهارمین خودروساز بزرگ جهان را کسب نمود.

طی دو دهه اخیر کره گام‌های مهمی را در مسیر تولید خودروهای با انرژی نو برداشته است. تلاش برای تولید خودروی سواری با انرژی نو در دهه ۲۰۱۰ توسط هیوندای-کیا در قالب نمونه‌های آزمایشی یا تولید محدود آغاز شد. در سال ۲۰۱۳ هیوندای اولین خودروی هیدروژنی تولید انبوه جهان را به بازار عرضه کرد. در سال ۲۰۱۴ کیا اولین خودروی برقی کره را به تولید انبوه رساند و پس از آن در سال ۲۰۱۶ هیوندای نیز اولین خودروی برقی خود را تولید کرد. در واقع اولین خودروهای تولیدی با انرژی نو در کره از نوع سوخت هیدروژنی بودند، اما به مرور زمان استراتژی تولید خودروهای برقی با باتری در پیش گرفته شد. به طوری که طبق آمارهای موجود، در سال ۲۰۲۲ کره جنوبی رتبه دوم تولید خودروهای برقی با باتری، رتبه پنجم تولید خودروهای هیبریدی و رتبه هشتم تولید خودروهای پلاگین هیبریدی را در جهان از آن خود کرده است. جدول زیر سیاست‌ها، اقدامات و تحولات مهم صنعت خودرو در این دوره را نمایش داده است.



جدول ۵- سیاست‌ها و اقدامات دولت و تحولات کلیدی صنعت خودرو در دوره ۲۰۰۵ تاکنون

تحولات صنعت خودرو	سیاست‌ها و اقدامات
	<p>رویکرد دولت: افزایش رقابت‌پذیری جهانی صنعت خودروسازی</p> <ul style="list-style-type: none"> سیاست - تغییر رویکرد از تدوین برنامه‌های جامع برای صنعت خودرو، به تدوین برنامه‌های با محوریت حمل‌ونقل سبز: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تدوین آخرین برنامه جامع: برنامه ارتقای رقابت‌پذیری صنعت خودرو (۲۰۰۶)؛ ✓ تدوین برنامه‌های متعدد با رویکردهای نوین: استراتژی موتور رشد جدید، چشم‌انداز کاهش کربن و رشد سبز، نقشه راه اقتصاد مبتنی بر هیدروژن، نقشه راه استراتژی توسعه صنعت خودروی آینده.
<ul style="list-style-type: none"> دستیابی به رکورد تاریخی تولید ۴٫۵۷ میلیون دستگاه انواع خودرو در سال ۲۰۲۳؛ 	<ul style="list-style-type: none"> سیاست - افزایش ایمنی و ارتقای بهره‌وری تولید صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تعریف استانداردهای اجباری مصرف سوخت و آلایندگی برای خودروهای تولیدی کره؛ ✓ بازنگری مستمر استانداردهای ایمنی با رویکرد سخت‌گیرانه؛ ✓ الزام یا ترغیب صنعت خودرو به بکارگیری فناوری‌های پیشرفته ایمنی.
<ul style="list-style-type: none"> دستیابی به رکورد تاریخی صادرات ۳٫۱ میلیون دستگاه انواع خودرو در سال ۲۰۱۱ (این رکورد تاکنون شکسته نشده است)؛ 	<ul style="list-style-type: none"> سیاست - کاهش موانع تعرفه‌ای و اعمال موانع غیرتعرفه‌ای برای واردات خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ به حداقل رساندن تعرفه‌های واردات خودرو (به خصوص با انعقاد موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد با ایالات متحده و اروپا)؛ ✓ اعمال موانع غیرتعرفه‌ای (نظیر مالیات خرید خودروهای خارجی، استانداردهای سختگیرانه ایمنی و زیست‌محیطی، فرآیند پیچیده بازرسی و تأیید خودرو به لحاظ کیفی، محدودیت در نوع خودروی قابل واردات).
<ul style="list-style-type: none"> رشد قابل توجه تولید و صادرات خودروهای برقی: دستیابی رتبه سوم تولید خودروهای برقی و رتبه پنجم تولید خودروهای هیبریدی در بین کشورهای جهان در سال ۲۰۲۳؛ 	<ul style="list-style-type: none"> سیاست - تحریک تقاضا برای خرید تولیدات صنعت خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ✓ اجرای طرح‌های جایگزینی خودروهای فرسوده در قالب انواع مشوق‌های مالی و مالیاتی.
<ul style="list-style-type: none"> نقش هیوندای - کیا به عنوان بازیگر اصلی صنعت خودروی کره در عرصه جهانی (توسعه خطوط تولید هیوندای - کیا در آمریکا، اسلواکی، چین، هندوستان، روسیه، برزیل، اندونزی و ویتنام). 	<ul style="list-style-type: none"> سیاست - حمایت از تولید خودروهای با فناوری نوین (به خصوص خودروی برقی و خودروهای خودران: <ul style="list-style-type: none"> ✓ تدوین اسناد راهبردی و برنامه‌های اختصاصی برای ارتقای فناوری محصولات در صنعت خودرو؛ ✓ اختصاص بودجه و مشوق‌های مالیاتی برای تحقیق و توسعه؛ ✓ تعریف اعتبار مالیاتی و مشوق‌های مالیاتی؛ ✓ اعطای وام و ضمانت برای واحدهای تولید فرامرزی شرکت‌های کره‌ای؛ ✓ اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری خارجی؛ ✓ تعیین سهمیه برای سهم خودروهای برقی از کل فروش شرکت‌های خودروسازی کره (حداقل ۱۵ درصد).

ماخذ: یافته‌های پژوهش

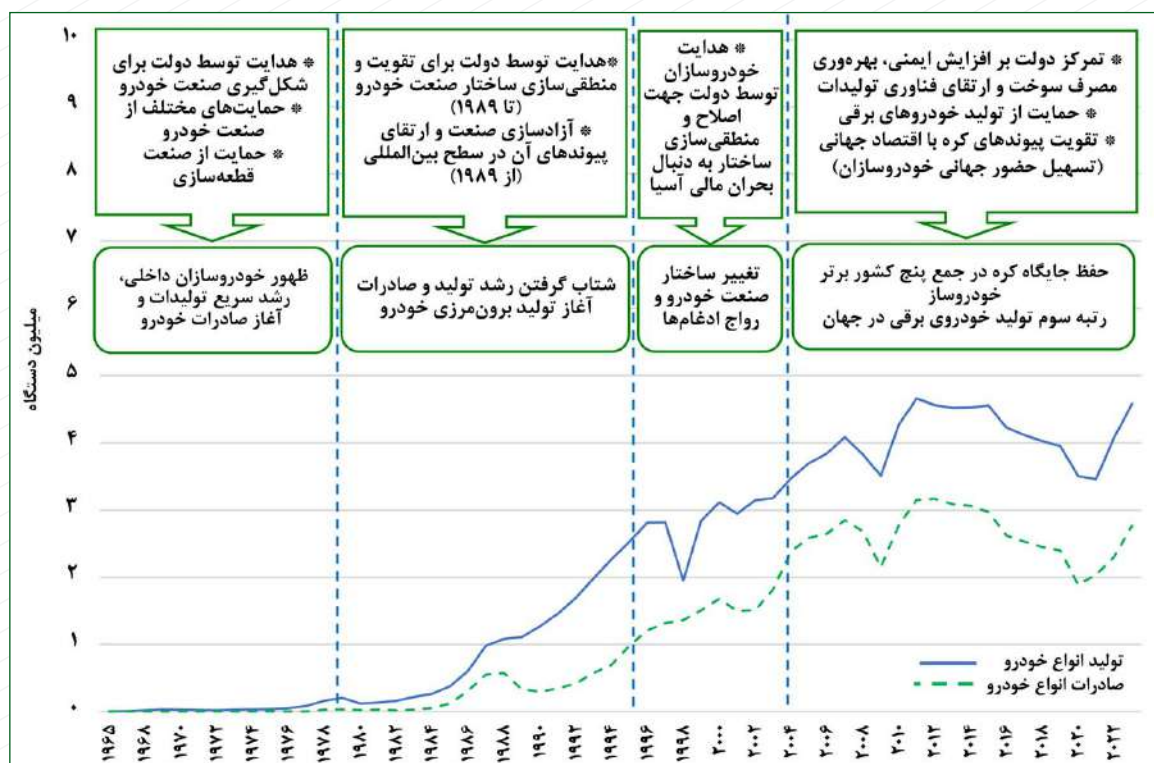


۳- جمع‌بندی تحول صنعت خودرو در کره جنوبی و آموزه‌های آن برای ایران

از بررسی سیر تحولی صنعت خودروی کره جنوبی و رویکردها و سیاست‌های دولت‌ها در مراحل تحول، این موضوع آشکار می‌شود که دولت همواره نقش کلیدی در جهت‌دهی به فعالیت‌های این صنعت داشته است. در مراحل ابتدایی شکل‌گیری و رشد صنعت خودروی کره، از همان ابتدا با تعیین این صنعت به عنوان یکی از محورهای کلیدی صنعتی شدن کشور، رویکرد سیاست‌گذاری جامع در قالب برنامه‌ها و طرح‌های مختلف را اتخاذ نمود. یکی از مشخصه‌های بارز سیاست‌گذاری در این برنامه‌ها که به مدت چهار دهه از نیمه اول دهه ۱۹۶۰ تا نیمه اول دهه ۲۰۰۰ استمرار داشت، مداخلات مستقیم دولت برای شکل‌دهی ساختار این صنعت و گستره فعالیت‌های آن با هدف ایجاد شرکت‌های بزرگ خودروساز از طریق بهره‌گیری از صرفه‌های مقیاس، افزایش کارایی و ارتقای رقابت‌پذیری در این بخش بوده است. این مداخلات مواردی همچون تصمیم‌گیری در مورد ادغام و اکتساب‌ها و تعیین نوع و مقیاس محصولات تولیدی توسط خودروسازان را شامل می‌شد. نقش دیگر دولت، حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم از این صنعت است که در تمامی مراحل تحول آن استمرار داشته است، اما رویکردهای این حمایت‌ها در تناسب با تکامل این صنعت، متغیر بوده است. به اعتقاد بسیاری از صاحب‌نظران، بدون ایفای نقش دولت در هدایت صنعت خودروی کره، دستیابی این صنعت به جایگاه فعلی آن امری دشوار بود.

در کنار دولت، چپول‌ها (نظیر گروه هیوندای موتور) با بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالای سرمایه‌گذاری و زنجیره‌های تامین گسترده خود، در همکاری نزدیک با دولت نقش کلیدی در رشد صنعت خودروی کره و جهانی شدن آن ایفا کرده‌اند. شکل ۲، مراحل تکاملی صنعت خودروی کره را (شامل رویکردهای عمده دولت و تحولات این صنعت) در انطباق با روند تولید و صادرات انواع خودروها از ابتدای شکل‌گیری این صنعت تاکنون نمایش می‌دهد. چنانچه مشاهده می‌شود سیاست‌های دولت در دهه‌های ابتدایی به شکل‌گیری و رشد تدریجی ظرفیت‌ها در این صنعت کمک کرده است، اما رشد اصلی، از دهه ۱۹۹۰ و به دنبال آزادسازی این صنعت و حمایت از گسترش حضور جهانی آن رخ داده است.





ماخذ: یافته‌های پژوهش و داده‌های (Statista.com و Jacobs (2022,2023)

شکل ۲- مراحل تاریخی تحول صنعت خودروی کره در انطباق با روند تولید و صادرات خودرو

بررسی‌ها نشان می‌دهد تدوین اسناد و برنامه‌های جامع برای صنعت خودرو در کره تنها تا اوایل دهه ۲۰۰۰ رایج بوده و پس از آن رویکرد تدوین برنامه‌های تحولی با تمرکز بر مسائل زیست محیطی و به خصوص تولید خودروهای با انرژی‌های نو مورد توجه بوده است.^۱ از سوی دیگر، دولت‌ها در طول دوره‌های تحول صنعت خودروی کره، متناسب با اقتضائات هر دوره رویکردهای متفاوتی را در سیاستگذاری این صنعت اتخاذ نموده‌اند. لذا در ادامه سعی شده با تکیه بر یافته‌های پژوهش، جمع‌بندی از مهمترین راهبردها و سیاست‌های اتخاذ شده ارایه گردد (جدول ۶). لازم به ذکر است که موارد ذکر شده در جدول به لحاظ سنخیت موضوعی (فارغ از ترتیب زمانی اجرا) دسته‌بندی شده‌اند.

۱. امکان دسترسی به محتوای بسیاری از این برنامه‌ها وجود ندارد.



جدول ۶- جمع بندی راهبردها و سیاست های دولت برای توسعه صنعت خودروی کره از ابتدا تاکنون

سیاست ها	راهبرد
<ul style="list-style-type: none"> ✓ تصویب طرح ها و برنامه های توسعه برای صنعت خودرو. 	سیاست گذاری جامع برای صنعت خودرو
<ul style="list-style-type: none"> ✓ جلوگیری از واردات خودروهای خارجی و قطعات دارای تولید داخلی مشابه تا زمان دستیابی به تکامل مطلوب در صنعت خودرو؛ ✓ کنترل واردات خودرو برای محافظت از صنعت خودروی کره (اعمال موانع تعرفه ای واردت خودرو و سپس جایگزینی آن با موانع غیرتعرفه ای)؛ ✓ افزایش سهم داخلی سازی خودروهای تولیدی؛ ✓ هدایت خودروسازان به افزایش کارایی و بهره وری با تکیه بر صرفه های مقیاس و جلوگیری از رقابت مخرب؛ ✓ تشویق تحقیق و توسعه در صنعت خودرو؛ ✓ تعریف طرح های اسقاط و جایگزینی خودروهای فرسوده به منظور تحریک تقاضای بازار داخلی صنعت خودرو. 	حمایت از تولید داخلی خودرو و بهبود ساختار صنعت
<ul style="list-style-type: none"> ✓ اعمال تدریجی استانداردهای مصرف سوخت و آلاینده های بر خودروهای تولیدی با رویکرد سختگیرانه؛ ✓ اعمال تدریجی استانداردهای ایمنی برای خودروهای تولیدی با رویکرد سختگیرانه. 	ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی
<ul style="list-style-type: none"> ✓ حمایت های مالی و غیرمالی از قطعه سازان منتخب؛ ✓ حمایت از تحقیق و توسعه در صنعت قطعه سازی. 	ارتقای صنعت قطعه سازی برای پشتیبانی از صنعت خودرو
<ul style="list-style-type: none"> ✓ حمایت های مالی و غیرمالی از صادرکنندگان خودرو؛ ✓ حمایت از سرمایه گذاری برون مرزی خودروسازان؛ ✓ حمایت از جذب سرمایه گذاری خارجی در صنعت خودرو؛ ✓ پیوستن به رژیم های تجارت آزاد با کشورهای جهان؛ ✓ حمایت از تحقیق و توسعه برای تولید خودروهای برقی و هوشمند. 	تقویت رقابت پذیری جهانی صنعت خودرو

ماخذ: یافته های پژوهش



در نهایت از بررسی تجربیات کره جنوبی در سیاستگذاری صنعت خودروی این کشور طی شش دهه گذشته، آموزه‌های زیر برای صنعت خودروی ایران قابل بیان است:

- **نقش دولت در تحول صنعت خودرو:** کره جنوبی، تجربه موفقی از ایفای نقش مداخله‌گرایانه و در عین حال حمایت‌گرایانه دولت در هدایت صنعت خودرو در مسیر تکامل آن است. این تجربه موفق نشانگر آن است که مداخله دولت در مسیر توسعه صنعت خودرو، به شرط رعایت عقلانیت، امر نامطلوبی نیست و می‌تواند نتایج مطلوبی را برای این صنعت به دنبال داشته باشد.
- **آموزه سیاستی:** با توجه به مشکلات و ناکارآمدهای صنعت خودرو در ایران، دولت می‌تواند با سیاستگذاری اصولی (در صورت لزوم مداخله‌ای)، این صنعت را به سمت افزایش کارایی و کاهش هزینه‌ها یا به عبارتی سوق دهد. این مهم، جز با همکاری نزدیک خودروسازان بزرگ در اجرای این سیاست‌ها محقق نخواهد شد.
- **ایجاد صرفه‌های مقیاس در صنعت خودرو:** دولت کره همواره از ایجاد ساختار غیرمتمرکز در صنعت خودرو و ایجاد خودروسازان کوچک مقیاس جلوگیری کرده است. یکی از اهداف این رویکرد، حفظ صرفه‌های مقیاس و افزایش تاب‌آوری و رقابت‌پذیری این صنعت، به‌ویژه در شرایط بحرانی بوده است. **آموزه سیاستی:** در حال حاضر حدود ۳۷ خودروساز در ایران فعالیت دارند که اغلب آنها فاقد صرفه‌های مقیاس هستند. لذا ساختار این صنعت نیازمند بازنگری جدی است.
- **توسعه صنعت قطعه‌سازی:** صنعت قطعه‌سازی کره، در سایه حمایت‌های مستقیم و غیرمستقیم دولت (بویژه در زمینه تحقیق و توسعه) به یکی بزرگترین بازیگران این حوزه در جهان تبدیل شده است. **آموزه سیاستی:** با توجه به چالش‌های صنعت قطعه‌سازی (متاثر از مشکلات خودروسازان بزرگ ملی و مسائل ناشی از تحریم‌ها و شرایط اقتصادی کشور)، حمایت از این صنعت برای نوسازی و ارتقای آن ضروری است.
- **کنترل واردات خودروهای خارجی:** سیاست‌های کنترل واردات خودرو در کره، متناسب با مراحل مختلف تکامل صنعت خودروی این کشور، یک روند منطقی را به شرح ذیل طی نموده است:
 - دوران شکل‌گیری صنعت خودرو: محدودیت‌های شدید و حتی ممنوعیت واردات خودرو و نیز قطعات دارای تولید داخلی مشابه؛
 - توسعه نسبی صنعت خودرو: جایگزینی ممنوعیت‌ها با دیوار تعرفه‌ای و کاهش تدریجی آن از ۶۰ تا ۸ درصد؛
 - بلوغ صنعت خودرو: حذف موانع تعرفه‌ای و اعمال موانع غیرتعرفه‌ای (نظیر وضع مالیات خرید خودروی خارجی و اعمال استانداردهای سختگیرانه زیست محیطی و ایمنی).



آموزه سیاستی: سیاست‌های کنترل واردات خودرو در ایران تاکنون از روند مشخصی را طی نکرده و ممنوعیت واردات بارها اعمال و لغو شده است. این ممنوعیت‌ها حداقل از منظر حمایت از تولید داخلی و ارتقای آن، از اثربخشی لازم برخوردار نبوده است. از این رو، لازم است سیاستگذاری در این حوزه با رویکرد منطقی و اصولی مورد بازنگری قرار گیرد.

- اهمیت پیوندهای جهانی در صنعت خودرو: حضور خودروسازان خارجی در قالب سرمایه‌گذاری‌های مشترک در صنعت خودروی کره، تاثیر بسزایی در ارتقای ظرفیت‌های تولیدی صنعت، انتقال دانش و فناوری‌های روز طراحی و تولید خودرو، ایجاد فشار رقابتی برای خودروسازان داخلی و در نهایت پیوستن صنعت خودروی کره به زنجیره‌های ارزش جهانی داشته است.

آموزه سیاستی: اگر چه تحریم‌ها مانع از بهره‌گیری مناسب از ظرفیت‌های حضور خودروسازان خارجی در صنعت خودرو شده است، اما به هر صورت این صنعت برای رشد مطلوب و پایداری خود، ناگزیر از تقویت پیوندها با زنجیره‌های ارزش جهانی است.



منابع و مآخذ

- Bolt.Earth (2023), Exploring South Korea's EV Success, <https://bolt.earth/>
- CMG Global (2024), South Korea Dominating the EV Sector: Tech trends and Future outlook, <https://cmcglobal.com.vn/>
- Eroğlu, O. (2024), The Role of The State in Turkey's Domestic Automobile Initiatives (Devrim and Togg), *Yönetim ve Ekonomi Dergisi* 31(2):389-403.
- Global Fuel Economy Initiative (2011) Republic of Korea Developing Automotive Fuel Economy Policy, <https://www.globalfueleconomy.org/>
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, <https://www.oica.net/>
- ITS International (2012), ESC mandated in South Korea for cars under 4.5 tons, <https://www.itsinternational.com/>
- Jacobs, A.J. (2022), *The Korean Automotive Industry, Volume 1: Beginnings to 1996*, Palgrave macmillan, Switzerland.
- Jacobs, A.J. (2023), *The Korean Automotive Industry, Volume 2: Asian Crisis to Today, 1996-2020*. Palgrave macmillan, Switzerland.
- Korea Trade-investment Promotion Agency (2022), *Korea's Automobile Industry and the Development of EVs and Self-Driving Vehicles*, <https://www.investkorea.org/>
- Korea Herald (2024), Hyundai, Kia's overseas car production tops 3.68m units in 2023: data, <https://www.koreaherald.com/>
- Shon, M. and Jung J.B. (2013), Policy support to activate ecosystem of New Growth Engine [NGE] Industries, 2013 Proceedings of PICMET '13: Technology Management for Emerging Technologies
- Statista, <https://www.statista.com/>
- The Korea Economic Daily (2023), S. Korea to allocate 70% of annual R&D budget to eleven core tech areas, <https://www.kedglobal.com/>
- مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری (۱۳۹۷)، سیاست صنعتی کره جنوبی در بخش خودرو، شماره ۱۰۱۰.





مؤسسه مطالعات پژوهش های بازرگانی

نام گروه:

گروه مطالعات و پژوهش های لجستیک و زنجیره ارزش

تهیه کنندگان:

الناز میاندوآبچی، غلامرضا عینی، زهرا آقاجانی

تاریخ انتشار:

آبان ماه ۱۴۰۳



www.itsr.ir