

درس‌هایی از تجربه خودروسازی در کشور کره جنوبی

دکتر یگانه موسوی جهرمی، * امین قبادی **

چکیده

صنعت خودروسازی در بیشتر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه فعال در این حوزه، لوکوموتیو بخش صنعت محسوب شده و تولید آن نشانه رشد و هویت ملی است. در ایران نیز رشد و توسعه صنعت خودروسازی برای دستیابی به جایگاه مطلوب و رقابتی همواره جزء اهداف و آرزوهای برنامه‌ریزان در این حوزه بوده است. بدون تردید مطالعه و بررسی تجربه خودروسازی در کشورهای پیشرو در این رشته فعالیت صنعتی همانند کره جنوبی می‌تواند آموزه‌های مفیدی برای تدوین برنامه‌های آتی صنعت خودروسازی کشور به همراه داشته باشد. در این پژوهش، ساختار و عملکرد صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج مطالعه نشان می‌دهد فرآیند ساخت خودرو در کشور کره جنوبی از برنامه‌های مدون و منسجم در کنار حمایت‌های دولت از واحدهای خودروسازی در این کشور شروع شده و در هر مرحله به تناسب پیشرفت‌های حاصله از میزان مساعدت‌های دولت کاسته و سهم بخش خصوصی افزایش یافته است؛ به گونه‌ای که این مسأله موجب شده است کشور کره جنوبی به عنوان یکی از قطب‌های خودروسازی در دنیا مطرح و محصولات تولید شده این کشور با محصولات مطرح در این حوزه رقابت نماید. این در حالی است که صنعت خودروسازی ایران در حال حاضر به‌رغم قدمت یکسان با صنعت خودروسازی کشور کره جنوبی به دلیل عدم پایبندی به برنامه‌ای جامع و منسجم، در وضعیتی متضاد با شرایط کنونی صنعت خودروسازی کشور کره جنوبی قرار دارد.

واژگان کلیدی: خودرو، کره جنوبی، ایران، دولت

طبقه‌بندی JEL: R42, R38, E23

۱. مقدمه

خودرو کالایی با اهمیت است که در دهه‌های اخیر به شدت وارد زندگی مردم شده و به همین دلیل تقاضای جهانی برای آن افزایش یافته و کشورها سعی می‌کنند با ورود به این صنعت ضمن تأمین بخشی از نیازهای داخلی، بازارهای صادراتی را نیز هدف‌گذاری نمایند. صنایع خودروسازی به لحاظ گردش مالی فراوان و ارزش افزوده بالا در زمره صنایع بزرگ جهان به شمار می‌روند و شرکت‌های خودروساز همواره در فهرست نخستین و بزرگترین شرکت‌های بزرگ دنیا قرار دارند. اثرات اقتصادی تولید خودرو علاوه بر ایجاد اشتغال و ارزش افزوده مستقیم در صنعت خودرو، تحرک تولید در بسیاری از صنایع بالادستی آن را نیز به صورت غیرمستقیم در بر دارد و به همین دلیل است که این صنعت را "لوکوموتیو صنایع یا صنعت صنعت‌ها" نامیده‌اند. در ساخت خودرو، مجموعه‌ای از تکنولوژی‌های فلزی، پلاستیکی، شیمیایی، چوب، پارچه، عایق، شیشه، الکترونیکی، متالوژی و طراحی و تخصص‌های دیگر مانند مدیریت و اقتصاد دخالت دارند.

بررسی تاریخچه صنعت خودروسازی در قاره آسیا نشان می‌دهد کشور ژاپن نخستین کشوری است که از دهه ۱۹۵۰ میلادی وارد این فعالیت شده و با پیشرفت سریع خود توانسته است تا بخش مهمی از بازارهای جهانی را به خود اختصاص دهد. خودروهای تولیدی این کشور از نظر کیفیت بالاترین استانداردهای لازمه را دریافت کرده، به نحوی که محصولات تولیدی کارخانجات این کشور توانایی رقابت با محصولات کشورهای دیگر صاحب نام در این حوزه از جمله آمریکا، انگلستان، آلمان و فرانسه را دارند.

پس از کشور ژاپن، دو کشور ایران و کره جنوبی وارد صنعت خودرو شدند. کره جنوبی را بایستی در زمره موفق‌ترین اقتصادهای دنیا لحاظ نمود؛ زیرا این کشور در کمتر از ۵۰ سال موفق شده است تا به یکی از صنعتی‌ترین اقتصادهای جهان تبدیل شود. در متون اقتصادی بخشی از موفقیت‌های کشور کره جنوبی به الگوبرداری شرکت‌های این کشور از شرکت‌ها و بنگاه‌های کشور ژاپن نسبت داده

می‌شود.^۱ حمایت‌های شدید دولت از صنایع این کشور در سال‌های آغازین حرکت به سمت صنعتی‌شدن سبب شده است تا امروزه برخی از شرکت‌های فعال در این کشور نظیر سامسونگ، ال‌جی و هیوندای موفق شوند خود را در زمره شرکت‌های بین‌المللی به ثبت برسانند.^۲

شایان توجه است، رشد صنعت در کشور کره جنوبی محدود به خودروسازی نبوده، بلکه این کشور به عنوان یکی از بازیگران کلیدی در صنایع فولاد، کشتی‌سازی، پارچه و صنایع الکتریکی مورد توجه بوده و صنعت خودروسازی در این کشور نسبت به صنایع دیگر آن نوپا محسوب می‌شود؛ به نحوی که شروع آن به اوایل دهه ۱۹۶۰ میلادی برمی‌گردد. رشد صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی به حدی با اهمیت است که این صنعت نقش مهمی در توسعه اقتصادی این کشور ایفا می‌نماید. رشد سریع این صنعت در طول سالیان گذشته سبب شده است تا امروز کشور کره جنوبی به عنوان یکی از تولیدکنندگان مهم خودرو در کنار کشورهای آلمان، فرانسه، ایالات متحده آمریکا و ژاپن مطرح باشد.

این مقاله در شش بخش تنظیم شده است. در بخش بعد، مطالعات انجام شده در خصوص مقایسه تجربه خودروسازی در کشورها ارائه می‌شود. سپس، تحولات صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی از زمان شکل‌گیری تا نفوذ در بازارهای جهانی مرور می‌شود. در بخش چهارم، تحولات صنعت خودروسازی در ایران و مهم‌ترین اقدامات انجام شده، ارائه شده و در قسمت پنجم، مقایسه تطبیقی صنعت خودروسازی در ایران و کره جنوبی مورد بررسی قرار گرفته است. بخش پایانی نیز به نتیجه‌گیری و ارائه توصیه‌های سیاستی اختصاص دارد.

۲. مطالعات پیشین

مروری بر تجربه صنعت خودروسازی در کشورهای فعال در این رشته فعالیت صنعتی نشان می‌دهد مطالعات متعددی با نگرش تطبیقی با کشورهای صاحب‌نام انجام شده است. بدیهی است، انجام این

1. Choe and Pattnaik. (2007).

۲. به عنوان مثال در سال ۲۰۰۹، ۱۴ شرکت از مجموع شرکت‌های این کشور در رده ۵۰۰ شرکت ثروتمند برتر دنیا قرار گرفتند (Ritter, (2010)).

مطالعات، عاملی مؤثر در جهت تحقق اهداف توسعه‌ای صنعت خودروسازی در هر کشور خواهد بود که از آن جمله می‌توان به کشور کره جنوبی به عنوان نمونه‌ای موفق در صنعت خودروسازی اشاره کرد. بر همین اساس برخی از مطالعات خارجی و داخلی با رویکرد مقایسه بین کشوری در ادامه اشاره می‌شود. لاریسا ریتر (۲۰۱۰)^۱ به بررسی ظهور صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی پرداخته و به همین منظور به مقایسه این رشته فعالیت صنعتی در دو کشور کره جنوبی و آلمان اقدام کرده است. یافته‌های مطالعه وی نشان می‌دهد در سال‌های آغازین توسعه صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی تفاوت قابل توجهی در ظرفیت‌ها، دانش و منابع این کشور با آلمان وجود داشته است. واحدهای خودروساز در کشور کره جنوبی از یک سوی با حمایت‌های شدید دولت این کشور از صنعت خودروسازی و از سوی دیگر در قالب سرمایه‌گذاری مشترک با خودروسازان مطرح دنیا، تحولی شگرف در صنعت خودروسازی کشور خود را فراهم آوردند.

چونگی لی (۲۰۰۴)^۲ در مطالعه‌ای به مقایسه صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی و ژاپن پرداخته است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد در کنار وجوه اشتراک خودروسازی دو کشور تفاوت‌هایی بین صنعت خودروسازی آنها وجود دارد. هدف اصلی خودروسازی دو کشور، که هرگز از آن چشم‌پوشی نمی‌کنند، توجه به کیفیت بالای محصولات تولیدی است. افزون بر این، شرکت‌های خودروسازی در کشور کره جنوبی به‌رغم اینکه دارای قدمتی طولانی نبوده، ولی سخت تلاش کرده‌اند تا با رهاشدن از تولید محصولات کم کیفیت، خود را به موقعیت واحدهای خودروسازی ژاپن و کشورهای دیگر صاحب‌نام در این حوزه برسانند. بر این اساس، واحدهای خودروسازی این کشور ارتباط نزدیکی با واحدهای خودروسازی در کشور ژاپن برقرار کرده و حتی با آنها اقدام به سرمایه‌گذاری مشترک نیز نموده‌اند.

طلایی (۱۳۷۸) در پژوهشی موفقیت‌های به‌دست‌آمده در صنعت خودروسازی کره جنوبی را به کارکردهای مطلوب و نزدیک دولت و بازار این کشور نسبت داده است. در این مطالعه اشاره شده است که دلایل بسیار خوب و قوی‌ای برای مرور تجربه کره جنوبی در باب توسعه صنعت خودرو وجود دارد. مرور تجربه صنعتی شدن در این کشور نشان می‌دهد نخست، دستیابی به رشدهای سریع اقتصادی و

1. Larissa Ritter
2. Choongy, Lee

کاهش‌های سریع و وسیع شکاف‌های توسعه‌ای در جهان امکان‌پذیر بوده، دوم آنکه مسیرهای متفاوت رشد و توسعه قابل تجربه است و توسعه امری تقلیدی نیست، سوم آنکه نزدیک شدن به اریکه رهبران صنعتی - تکنولوژیکی جهان حداقل به صورت موردی و انتخابی قابل دسترس است و چهارم، در هر زمینه اگر اصلاحات ساختاری و سیاستی لازم در قبال تحولات بین‌المللی به هنگام انجام نگیرد، عوامل توسعه می‌توانند به عوامل بحران بدل شوند.

کریمی کاشانی و سید اصفهانی (۱۳۸۳) به تبیین الگوی توسعه تکنولوژی صنعت خودرو در ایران با تأکید بر استراتژی صادرات پرداخته‌اند. در این مطالعه وضعیت صنعت خودروسازی در ایران بررسی شده، سپس، با کشور کره جنوبی مقایسه تطبیقی شده است. براساس نتایج این مطالعه، بین توسعه منابع انسانی، توسعه فرهنگ سازمانی، توسعه ساختار سازمانی و توسعه ساختار مدیریتی از یک سوی و توسعه تکنولوژی از سوی دیگر، ارتباط معناداری وجود دارد. یکی دیگر از نتایج به‌دست آمده در این پژوهش، مقایسه وضعیت توسعه تکنولوژی در کشورهای ایران و کره جنوبی بوده که با استفاده از تکنیک SWOT^۱ مقایسه شده است. برای مقایسه تطبیقی وضع کره جنوبی و ایران از آزمون‌های ویلکاکسون و فریدمن استفاده شده که یافته‌ها نشان‌دهنده معنادار بودن اختلاف بین ایران و کره جنوبی از نظر توسعه تکنولوژی است.

۳. بررسی تحولات صنعت خودروسازی کره جنوبی از زمان شکل‌گیری تا نفوذ در بازارهای جهانی

نقطه آغاز واقعی در صنایع مدرن خودروسازی کره جنوبی در سال ۱۹۶۲ اتفاق افتاد و جایگاه امروز صنعت خودروسازی این کشور در جهان به خوبی نشان‌دهنده این حقیقت است که رشد و پیشرفت به‌دست آمده، تدریجی و گام به گام بوده و چارچوب ترسیم شده تحت تأثیر برنامه‌های موقتی که اهداف و نتایج کوتاه‌مدت را دنبال می‌نمایند، قرار نگرفته است. به بیان دیگر، مسیر حرکت صنعت خودروسازی این کشور از مبدأ تا مقصد به طور مشخص تعیین و تمامی دولت‌ها با هر تفکر و دیدگاه سیاسی خود را مقید و پایبند به اجرای آن می‌دانستند.

جدول ۱. برخی از تحولات صنعت خودروسازی کره جنوبی در دوره ۷۴-۱۹۴۴

سال	وقایع کلیدی
۱۹۴۴	نخستین کارخانه خودروسازی کره با نام Kyunsung Precision Industry به ثبت رسید که بعداً به کیا موتورز تغییر نام داد. ^۱
۱۹۵۵	نخستین خودروی جیب کره‌ای با نام Shibal تولید شد. ^۲
۱۹۶۲	نخستین کامیون با نام K-360 توسط شرکت کیا تولید شد.
۱۹۶۷	شرکت هیوندای موتورز کره به ثبت رسید که محصولاتش را تحت لیسانس شرکت فورد آمریکا تولید می‌کرد.
۱۹۷۴	نخستین خودروی سواری با نام BRISA توسط شرکت کیا تولید شد که در تولید این محصول از تکنولوژی شرکت مزدای ژاپن استفاده شده بود.

به‌طور کلی، رشد و توسعه صنعت خودروسازی این کشور را می‌توان به مراحل مختلفی تقسیم نمود که در زیر به مهم‌ترین اقدامات انجام شده در هر یک از این مراحل اشاره می‌شود.

۳-۱. تصویب قانون حمایت از صنعت اتومبیل

مقامات دولتی کشور کره جنوبی به اهمیت استراتژیک صنعت خودروسازی و نقش مهمی که این رشته فعالیت صنعتی می‌تواند در توسعه اقتصادی کشورشان ایفا کند، پی بردند. گفتنی است تولید خودرو در این کشور به شکلی هدفمند و مدرن تا سال ۱۹۶۲ یعنی زمان تصویب "قانون حمایت از صنعت اتومبیل"^۳ که بخشی از برنامه پنج‌ساله اول توسعه در کشور کره جنوبی بود، وجود نداشت. به موجب این قانون واردات خودرو ممنوع و دولت موظف به حمایت از راه‌اندازی کارخانه‌های مدرن خودروسازی شد. بر این اساس، صنعت خودروسازی در این کشور با تولید خودروهایی که قابل مقایسه با خودروهای تولیدی در کشورهای دیگر نبود، کار خود را آغاز نمود. در مراحل آغازین توسعه این صنعت، خودروسازان این کشور به دلیل نوپا بودن و نداشتن تجربه کافی، توانایی رقابت با رقبای خارجی را نداشته، در نتیجه، برای یک دوره زمانی نسبتاً طولانی توسط دولت مورد حمایت قرار گرفتند.

1. Green. (1992).

2. Yang, Kim and Han. (2006).

3. Automobile Industry Protection Act

در این راستا، در اواخر سال ۱۹۶۹ دولت کره جنوبی طرح اولیه توسعه صنعت خودروسازی کشور را گسترش و مجموعه‌ای از اهداف داخلی آتی این رشته فعالیت صنعتی را ارائه کرد. در ادامه و در سال ۱۹۷۳ اهداف دولت به سمت سیاست ترویج توسعه داخلی‌سازی تغییر جهت داد. بر این اساس، دولت در این سال "طرح بلندمدت ارتقای تولید خودرو" را ارائه کرد که براساس آن خودروسازان داخلی بایستی برنامه‌های خود برای تولید خودروی داخلی را ارائه نمایند. به بیان دیگر، صنایع خودروسازی موظف شدند تا به‌جای فروش قطعات کاملاً منفصل (CKD)^۱ به تولید خودروهایی بپردازند که بخش عمده‌ای از آن در داخل تولید شده بود. از جمله دلایل اصلی این کار را می‌توان هدف‌گذاری دولت به‌منظور داشتن شرکت‌هایی با حاکمیت ملی به‌منظور تولید خودروهایی با طراحی داخلی دانست. نتیجه این اقدامات سبب شد تا میزان داخلی‌سازی خودرو در کشور کره جنوبی از ۲۱ درصد در سال ۱۹۶۶ به ۹۲ درصد در سال ۱۹۸۱ افزایش یابد.

در سال ۱۹۷۴ رئیس وقت شرکت هیوندای به‌منظور طراحی خودرویی داخلی، مرکز تحقیق و توسعه (R&D) را در شرکت هیوندای به ثبت رساند که نتیجه آن، طراحی و تولید خودروی پونی (Pony) بود.^۲ تولید این خودرو سبب شد تا شرکت هیوندای بتواند به‌عنوان رهبر در بازار داخلی خودرو در کشور کره جنوبی ایفای نقش نماید. تولید این محصول از ۷۰۹۲ دستگاه در سال ۱۹۷۵ به ۶۱۲۳۹ دستگاه در سال ۱۹۸۰ افزایش پیدا کرد.^۳ گفتنی است بیش از ۸۵ درصد خودروی پونی در داخل کشور کره جنوبی طراحی و ساخته شده بود.^۴

۱. سی‌کی‌دی (Complete Knock Down (CKD)) بسته‌ای کامل، شامل تمام قطعاتی است که برای تولید وسیله نقلیه باید سوار شود. این یک تکنیک خاص یا ترفندی است که تولیدکنندگان خودرو، همانند تولیدکنندگان اتوبوس و وسایل نقلیه ریلی، برای فروش قطعات سوار نشده خود به نمایندگان خود در کشورهای دیگر به‌کار می‌برند تا از آن طریق از مالیات واردات محصول سوار شده، فرار کرده یا دست‌کم به بهانه ایجاد اشتغال، معافیت مالیاتی (بازگشت بخشی از مالیات) دریافت کنند.

۲. نخستین مدل طراحی‌شده توسط شرکت هیوندای پونی ۷۴ نام داشت که موتور آن توسط ژاپنی‌ها طراحی شده بود. دومین نسل از خودروی پونی به نام پونی II در سال ۱۹۸۲ توسط کارگران کره‌ای تولید شد.

3. Hyun. (1995).

4. Green. (1992).

۲-۲. حمایت‌های تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای با هدف توسعه صنعت خودروسازی

در سال‌های اولیه توسعه صنعت خودروسازی، دولت کره جنوبی برای حمایت از بازار داخلی خودرو اقدامات حمایتی سخت‌گیرانه‌ای را عمدتاً از طریق وضع موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای اتخاذ کرد و متناسب با بهبود عملکرد واحدهای خودروساز از شدت این حمایت‌ها کاسته شد. اعمال محدودیت‌هایی در ثبت سفارش فروش خودروهای وارداتی، ممنوع کردن تبلیغات خودروهای خارجی در تلویزیون و روزنامه‌ها، بازرسی ویژه مالیاتی مشتریان در زمان خرید اتومبیل‌های لوکس خارجی، به راه‌انداختن جنبش "خرید کالاهای کره‌ای"، محدودیت اعطای تسهیلات به واردکنندگان خودروهای خارجی و نیز محدود کردن حجم واردات خودروهای خارجی، از جمله موانع غیرتعرفه‌ای به کار گرفته شده توسط دولت کره جنوبی است. همچنین، با تصویب "قانون حمایت از صنعت اتومبیل" در سال ۱۹۶۲، دولت واردات خودرو را ممنوع اعلام کرد و این وضعیت تا سال ۱۹۸۶ که به تدریج محدودیت‌های اعمال شده در خصوص واردات کاسته شد، ادامه پیدا کرد.

در نتیجه حمایت‌های صورت گرفته توسط دولت، سه شرکت بزرگ خودروسازی این کشور یعنی هیوندای، دوو و کیا توانستند تا بخش عمده‌ای از سهم بازار داخلی را به خود اختصاص دهند؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۹۸۷، این سه شرکت به ترتیب ۵۶، ۳۱ و ۱۲ درصد از سهم بازار داخلی خودروهای سواری این کشور را به خود اختصاص دادند.^۱ همچنین لازم به توضیح است، تولید خودرو در این کشور در دوره ۱۹۷۲-۱۹۶۲ به طور متوسط سالانه ۲۴ درصد افزایش یافته است.^۲

۲-۳. تغییر رویکرد از سیاست جایگزینی واردات به سیاست توسعه صادرات

بازار داخلی کره جنوبی کوچکتر از آن بود تا آرزوهای این کشور برای داشتن یک صنعت خودروسازی در کلاس جهانی را برآورده کند؛ به همین دلیل و در سال ۱۹۷۴، دولت در جهت تحقق اهداف صادراتی طرح "تجدید حیات بلندمدت صنعت خودرو"^۳ را پیشنهاد کرد. گفتنی است که تمرکز صنعت خودروسازی این کشور تا اواسط دهه ۱۹۷۰ بر بازار داخلی بود، اما افت شدید تقاضای داخلی برای

1. Chung. (2000).

2. Catalan

3. Long Car Industry Revitalization Plan

خودروهای تولیدی موجب شد تا کارخانجات خودروسازی کره جنوبی با بحران عظیم مالی مواجه شوند. در واکنش به این بحران، سیاست‌های این کشور در حوزه صنعت خودرو از سیاست جایگزینی واردات به توسعه صادرات چرخش پیدا کرد. به همین منظور، دولت در سال ۱۹۷۷ صنعت خودروسازی را به عنوان صنعت استراتژیک صادرات مطرح و سیاست توسعه صادرات را مورد توجه قرار داد. افزون بر این، به منظور بررسی میزان تحقق اهداف در نظر گرفته شده در زمینه حضور در بازارهای دیگر، پیوسته عملکرد صادراتی شرکت‌های خودروساز را مورد ارزیابی قرار می‌داد. در راستای تحقق سیاست‌های صادراتی، شرکت هیوندای تصمیم گرفت تا پونی را به بازارهای خارجی صادر کند. بر این اساس، صادرات این خودرو از طریق اجرای سیاست دامپینگ به کشور اکوادور را آغاز و سپس، بازار کشورهای بلژیک، هلند و یونان مورد بررسی قرار گرفتند. توضیح آنکه هزینه تمام شده تولید خودروی پونی در سال ۱۹۷۹ برابر ۳۷۴۵ دلار بود، در حالی که قیمت صادراتی آن ۲۱۵۰ دلار و قیمت فروش داخلی آن برابر ۴۹۸۰ دلار بود.^۱ در نتیجه اقدامات انجام شده در این سال‌ها، واحدهای خودروساز کشور کره جنوبی ۲۹۲ هزار دستگاه خودرو را در سال ۱۹۸۶ به خارج از کشور صادر کردند که این میزان صادرات سبب شد تا این کشور به عنوان نهمین صادرکننده بزرگ خودرو در جهان معرفی شود.^۲ متوسط نرخ رشد سالانه صادرات خودروی سواری در دوره ۱۹۹۰-۱۹۷۵ در کشور کره جنوبی در حدود ۴۶/۸ درصد بوده است.^۳

۳-۴. تداوم حمایت‌های دولتی و ادغام شرکت‌های کوچک و متوسط

با وجود تمامی اقدامات صورت گرفته به منظور توسعه صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی، این صنعت کماکان تحت کنترل دولت بود؛ به نحوی که واحدهای خودروساز به جای اینکه به شرکای خارجی وابسته باشند، تمایل داشتند تأمین مالی فعالیت‌های خود را از طریق دولت انجام دهند. در نتیجه، تمام تلاش دولت بر این بود تا صنعت این کشور کارآمدتر و رقابتی‌تر شود. در این راستا، دولت تلاش نمود صنعت خودروسازی را از طریق کاهش تعداد بنگاه‌های رقیب اداره کند؛ به همین دلیل

1. Jenkins. (1995).

2. Baozong. (2012).

3. Amsden and Kang. (1995).

فعالیت تعدادی از کارخانجات کوچک و متوسط مونتاژ وسایل نقلیه موتوری را متوقف و به طور خاص از چند شرکت اصلی خودرو حمایت نمود. همچنین، ورود تجهیزات خارجی را به شدت کنترل می‌نمود و صرفاً اجازه ورود بخشی از سرمایه‌گذاری خارجی را می‌داد که می‌توانست کمبودهای موجود در فناوری را که اقتصاد داخلی با آن مواجه بود، برطرف کند. با وجود تمام این اقدامات، همچنان محدودیت‌های وارداتی از سوی دولت به منظور حمایت از تولیدکنندگان داخلی پابرجا بود و سیاست آزادسازی واردات تا سال ۱۹۸۸ اجرایی نشد. گفتنی است در فاصله سال‌های ۱۹۹۵-۱۹۸۶ تعرفه واردات از ۸۰ درصد به ۶۰ درصد کاهش پیدا کرد.^۱ در عین حال، دولت از سال ۱۹۸۹ به منظور تشویق خانوارها در جهت استفاده از خودروی داخلی، مالیات بر مصرف خودروهای داخلی را لغو کرد.

۳-۵. اتخاذ رویکرد تجاری‌سازی به جای مونتاژکاری

همان‌طور که اشاره شد، صنعت خودروسازی کره جنوبی در مراحل اولیه توسعه بدون مداخله گسترده دولت در سطح خرد و کلان قادر به رشد و پیشرفت نبوده است. البته بایستی اشاره نمود در کنار حمایت‌های صورت گرفته، صنعت خودروسازی این کشور توانست در نتیجه شرایط حاکم بر بازارهای خارجی منافع زیادی نیز کسب کند. به عنوان مثال در دهه ۱۹۸۰ در نتیجه اعمال محدودیت‌های وارداتی ایالات متحده آمریکا بر خودروسازان ژاپنی، منافع زیادی نصیب خودروسازان کره‌ای شد، به گونه‌ای که شرکت هیوندای توانست جایگاه ثابتی را در بازار آمریکا در سال ۱۹۸۶ به‌دست آورد. گسترش جهانی‌سازی و بیشتر شدن رقابت‌های خارجی، بنگاه‌های خارجی را برای انتقال دانش به کشورهای دیگر علاقه‌مندتر کرد. حرکت به سمت تجاری‌سازی به جای مونتاژکاری صرف این امکان را به خودروسازان کره‌ای داد تا در تعاملات خود با دنیای خارج بتوانند حلقه‌های مفقوده مورد نیاز برای ورود خودروهای تولیدی این کشور به بازارهای بین‌المللی را به‌دست آورند.

1. Baozong, (2012).

۳-۶. بهره‌گیری از تکنولوژی‌های برتر وارداتی در چارچوب سرمایه‌گذاری مشترک

گسترش سریع ظرفیت‌های تولیدی که در بیشتر موارد از طریق استقراض‌های سنگین خارجی و به دنبال آن انباشت بدهی‌ها حاصل شده بود، سبب شد تا در بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ صدمات شدیدی به خودروسازی کشور کره جنوبی وارد شود. بروز این مشکلات سبب شد تا خودروسازان این کشور با تغییر چشم‌انداز فعالیت خود اقدام به همکاری گسترده در قالب سرمایه‌گذاری مشترک با برندهای دیگر معروف جهان نمایند که از آن جمله می‌توان به همکاری شرکت هیوندای با شرکت میتسوبیشی ژاپن، دوو موتورز با جنرال موتورز آمریکا و سامسونگ موتورز با رنو فرانسه اشاره نمود و سرانجام تنها گروه خودروسازی هیوندای-کیا به عنوان تنها خودروساز کره‌ای باقی ماند. حمایت‌های صورت گرفته توسط دولت سبب شد تا این کشور به عنوان یکی از پنج تولیدکننده اصلی خودرو در کنار کشورهای چین، آمریکا، ژاپن و آلمان قرار گیرد.

جدول ۲. آمار عملکرد تولید خودرو در برخی از کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۴ (هزار دستگاه)

رتبه	نام کشور	میزان تولید	سهم از کل (درصد)
۱	چین	۲۳۷۲۳	۲۶/۴
۲	آمریکا	۱۱۶۶۱	۱۳/۰
۳	ژاپن	۹۷۷۵	۱۰/۹
۴	آلمان	۵۹۰۸	۶/۶
۵	کره جنوبی	۴۵۲۵	۵/۰
۱۷	ترکیه	۱۱۷۰	۱/۳
۱۸	ایران	۱۰۹۱	۱/۲
۱۹	اسلواکی	۹۷۱	۱/۱
-	سایر کشورها	۳۰۹۱۱	۳۴/۴
-	جهان	۸۹۷۳۴	۱۰۰/۰

Source: www.oica.net

۳-۷. افزایش تولید تا حضور در بازارهای جهانی

صنعت خودروسازی کره جنوبی نقش بسیار کوچکی در بازارهای جهانی خودرو ایفا می‌کرد که این وضعیت تا شروع دهه ۱۹۸۰ میلادی برقرار بود. در اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی صنعت خودروسازی این کشور تنها چند هزار دستگاه خودرو تولید می‌کرد که به مراتب کمتر از میزان تولید کشورهایمانند برزیل، مکزیک و آرژانتین بود.^۱ برای نمونه در سال ۱۹۷۱ صنایع خودروسازی این کشور تنها ۲۳ هزار دستگاه خودرو تولید کردند که این میزان ۰/۰۶ درصد از کل تولید جهان بود.^۲ به هر حال در اواسط دهه ۱۹۷۰ میلادی، دولت کارخانجات خودروسازی را موظف کرد که ظرفیت تولید خود را به بیش از ۵۰ هزار دستگاه در سال افزایش دهند؛ این در حالی بود که کل تولید داخلی خودرو برابر ۱۲/۸ هزار دستگاه خودرو بود. اتخاذ چنین هدفگذاری و اقدامات حمایتی صورت گرفته از صنعت خودروسازی کره سبب شد تا در سال ۱۹۸۵ تولید خودرو در این کشور به ۲۶۵ هزار دستگاه افزایش یابد و این کشور نقش مهمی در صنعت خودروسازی دنیا ایفا نماید.^۳ گفتنی است از سال ۱۹۸۵ به بعد عملکرد تولید خودرو در کشور کره جنوبی روند رو به رشدی را تجربه نمود.^۴ تداوم این روند سبب شد تا در سال ۲۰۰۶ تولید خودروی این کشور با افزایش چشم‌گیری به ۳/۸ میلیون دستگاه رسیده و این کشور در این سال پس از کشورهای آمریکا، ژاپن، چین و آلمان به عنوان پنجمین تولیدکننده خودرو در جهان شناخته شود.

در حالی که از ویژگی‌های برجسته خودروهای تولیدی این کشور در سال‌های نخستین می‌توان به ارزان‌تر بودن آنها نسبت به نمونه‌های تولیدی توسط رقبای دیگر اشاره نمود، در سال‌های اخیر حرکت خودروسازان این کشور به سمت تولید خودروهای لوکس بوده است که نقطه آغاز آن را می‌توان تولید هیوندای جنسیس^۵ دانست. هدف از این اقدام در واقع، رقابت با نام‌های تجاری (برند) مطرح در جهان

1. Green. (1992).

2. Ebert and Monotony. (2007).

3. Truett and Truett. (2011).

۴. متوسط رشد سالانه تولید خودرو در کشور کره جنوبی در دوره ۱۹۹۶-۱۹۷۵ برابر ۲۲/۹ درصد بوده است. (2005) (Ravenhill).

5. Hyundai Genesis

بوده است. هر چند در مراحل آغازین این حرکت یکی از مشکلات اصلی خودروه‌های کره‌ای پایین‌بودن کیفیت و نبود شهرت بود که این مسأله نیز به تدریج کمرنگ شده است؛ به‌گونه‌ای که نرخ رضایت‌مندی مشتریان از خودروه‌های تولیدی ساخت کره در این سال‌ها رشد قابل توجهی را نشان می‌دهد. به‌عنوان نتیجه می‌توان به افزایش فروش، افزایش سهم از بازارهای جهانی و کسب سودهای فراوان شرکت‌های خودروساز کره طی رکود اخیر اقتصاد جهانی اشاره نمود، در حالی که رقبای دیگر از کشورهای ایالات متحده آمریکا، ژاپن و اروپا با کاهش فروش مواجه شدند. برای نمونه در سال ۲۰۱۱ بیش از ۳ میلیون خودرو در سایت‌های خارجی دو خودروساز مطرح این کشور یعنی هیوندای و کیا تولید شد که این میزان در حدود ۵۰ درصد از کل تولیدات این دو شرکت در سال یادشده، بوده است.

جدول ۳. عملکرد تولید خودرو در سایت‌های خارجی هیوندای و کیا (هزار دستگاه)

درصد تغییر		سال			کشور
۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	
۶/۸	۱۷/۶	۷۶۸/۸	۷۱۹/۹	۶۱۱/۹	آمریکا
۱۸/۵	۱۴/۲	۱۵۹۱/۰	۱۳۴۲/۹	۱۱۷۶/۴	چین
-۰/۹	۳/۱	۶۳۳/۰	۶۳۸/۸	۶۱/۸	هندوستان
۷/۲	۱۵/۸	۳۱۳/۰	۲۹۲/۱	۲۵۲/۳	اسلواکی
۱۷/۳	-۳/۶	۱۰۲/۰	۸۷/۰	۹۰/۲	ترکیه
۰/۱	۲۰/۷	۳۰۳/۵	۳۰۳/۰	۲۵۱/۱	جمهوری چک
۲/۲	۶۱/۵	۲۲۹/۴	۲۲۴/۴	۱۳۹/۰	روسیه
۵۱۰/۲	-	۱۶۷/۳	۲۷/۴	-	برزیل
۱۳/۰	۱۵/۸	۴۱۰۸/۱	۳۶۳۵/۵	۳۱۴۰/۷	کل

Source: Korean Automobile Industry. (Annual Report, 2014)

۳-۸. جایگاه مناسب صنعت خودروسازی در اقتصاد کره جنوبی

صنعت خودروسازی کره جنوبی در سال ۲۰۱۳ رکورد قابل توجهی را در زمینه صادرات به ثبت رساند؛ به‌گونه‌ای که صادرات این کشور در این سال از نظر تعداد به ۳۰۸۹ هزار دستگاه و از نظر ارزش به ۷۴/۷

میلیارد دلار رسید. این میزان، ۱۳/۴ درصد از کل صادرات این کشور را شامل شده و این موضوع سبب شده تا صنعت خودروسازی بیشترین سهم را در درآمدهای صادراتی این کشور به خود اختصاص دهد.

جدول ۴. آمار عملکرد محصولات عمده صادراتی کشور کره جنوبی در سال ۲۰۱۳ (میلیارد دلار)

صادرات	خودرو	مشتقات نفتی	نیمه رسانا	ماشین آلات	محصولات پتروشیمی و شیمیایی
صادرات	۷۴/۷	۵۲/۸	۵۷/۱	۴۶/۴	۴۸/۴
سهم از کل صادرات(درصد)	۱۳/۴	۹/۴	۱۰/۲	۸/۳	۸/۷

Source: Korean Automobile Industry. (Annual Report, 2014).

همسو با توسعه تولید خودرو در کشور کره جنوبی که در نتیجه آن دو مقوله مهم "تنوع محصول" و "کیفیت" که ضامن رقابت پذیری و بقای خودروسازان این کشور در بازارهای داخلی و خارجی به شمار می آید، توجه به سلیقه مصرف کنندگان داخلی دور از نظر سیاستگذاران این کشور نبوده است؛ به گونه ای که در سال ۲۰۱۲ فروش خودروهای سواری وارداتی به ۱۳۵ هزار دستگاه رسید و این تعداد سهمی بیش از ۱۰ درصد از بازار خودروهای سواری این کشور را به خود اختصاص داده بود.

طبق آمار منتشر شده در گزارش سالانه صنعت خودروسازی کره جنوبی در سال ۲۰۱۳، این رشته فعالیت صنعتی رتبه نخست در خصوص اشتغال، تولید و ارزش افزوده را در بین صنایع تولیدی این کشور به خود اختصاص داده است.

جدول ۵. نقش صنعت خودروسازی کره جنوبی در اقتصاد کلان

سال	اشتغال		تولید		ارزش افزوده	
	هزار نفر	سهم از کل بخش صنعت(درصد)	هزارمیلیارد وون	سهم از کل بخش صنعت(درصد)	هزارمیلیارد وون	سهم از کل بخش صنعت(درصد)
۱۹۸۵	۸۱/۷	۳/۴	۳/۳	۴/۳	۱/۰	۳/۹
۱۹۹۰	۱۸۶/۳	۶/۲	۱۶/۲	۹/۲	۵/۸	۸/۲
۱۹۹۵	۲۲۰/۶	۷/۵	۳۵/۱	۹/۶	۱۳/۱	۸/۲
۲۰۰۰	۲۰۴	۷/۷	۵۳/۹	۹/۵	۲۰/۶	۹/۴
۲۰۰۵	۲۵۳/۵	۸/۹	۹۷/۸	۱۱/۵	۳۲	۱۰/۲
۲۰۱۲	۲۸۸	۱۰/۷	۱۷۱	۱۱/۴	۵۱	۱۰/۶

مأخذ: گزارش سالانه صنعت خودروسازی کره جنوبی، سال های مختلف.

۴. تحولات صنعت خودروسازی در ایران

صنعت خودروسازی ایران با پیشینه‌ای بیش از نیم قرن فعالیت با فراز و نشیب‌های فراوانی مواجه بوده است. تاریخچه صنعت خودروسازی در ایران به دهه ۱۳۳۰ شمسی برمی‌گردد که در آن زمان با سرمایه‌گذاری برابر ۲۰۰ میلیون ریال، کارخانه مونتاژ خودرو احداث شد.^۱ به‌طور کلی، در سال‌های آغازین تولید خودرو در کشور، صنعت خودروسازی در جهت مونتاژ حرکت کرده و سیاست اصلی آن، خرید قطعات و مجموعه‌ها به صورت قطعات جدا از هم از شرکت مادر بود؛ به‌طوری که تمام قطعات خودرو به صورت قطعات جدا از هم وارد و سپس عملیات مونتاژ صورت می‌گرفت.

در همان سال‌های آغازین، در کنار خودروهای مونتاژ شده در داخل که عمدتاً خودروهای آمریکایی بودند و توسط شرکت‌های مختلف با مقیاس کم تولید می‌شدند، خودروهای فراوانی از کشورهای مختلف اروپایی و ژاپن وارد کشور شد. با توجه به اینکه کشور در آن سال‌ها در مراحل اولیه تولید خودرو و مراحل اولیه توسعه اقتصادی قرار داشت، صنعت خودرو نتوانست در کشور رواج پیدا کند. در اوایل دهه ۱۳۵۰ به دلیل افزایش قیمت نفت و به دنبال آن افزایش درآمدهای نفتی، تولید خودرو در کشور افزایش پیدا کرد و واردات خودرو نیز افزایش یافت. البته در سمت تقاضا نیز بهبود نسبی وضعیت اقتصادی مردم، زمینه افزایش تقاضای خودرو در داخل را فراهم نمود. مجموعه این عوامل دست به دست هم داد تا تولید و واردات خودرو در سال ۱۳۵۶ به بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه در سال افزایش یابد که این میزان برای آن سال، رقم قابل توجهی به حساب می‌آمد.

با پیروزی انقلاب اسلامی و وقوع ۸ سال جنگ تحمیلی تمام صنایع از جمله صنعت خودروسازی با توجه به اوضاع اقتصادی حاکم بر کشور با مشکلات بسیاری مواجه شد؛ به نحوی که تولید خودرو با رکود شدیدی مواجه شد و در کنار آن واردات خودرو به کشور نیز به شدت کاهش پیدا کرد. بنابر مراتب پیش‌گفته، با توجه به وجود دوران‌های مهم و تأثیرگذار، به‌طور خلاصه تحولات صنعت خودروسازی کشور در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی را می‌توان در ۴ دوره به شرح زیر تقسیم‌بندی نمود:

۱. دقیانوس، (۱۳۹۳).

۴-۱. سازماندهی تولید در صنعت خودروسازی کشور (۱۳۶۱-۱۳۷۰)

در این دوره به‌رغم وقوع جنگ تحمیلی، اقداماتی در راه ایجاد کارخانجات تولیدکننده مجموعه‌های مورد نیاز صنایع خودروسازی برداشته شد که اصلی‌ترین آنها عبارتند از:

- عقد قرارداد ZF و تبدیل کارخانه لیلاند موتور به کارخانه گیربکس‌سازی چرخشگر و تبدیل کارخانه نیمه تمام سواری سازی جدید ایران خودرو به کارخانه اتوبوس‌سازی.
- ایجاد کارخانجات قالب‌های بزرگ صنعتی، فنرسازی خاور، شاسی‌سازی ایران وانت، ریخته‌گری I.C.I و خط تراش میل لنگ ای‌دِم.
- خرید خطوط تولید دست دوم شرکت تالبوت شامل ۱۳۰۰ دستگاه ماشین‌آلات مختلف که در نهایت بین ۱۱ کارخانه تقسیم شد.

۴-۲. تکمیل زنجیره تولید (۱۳۷۱-۱۳۷۵)

در این دوره حرکت و تحولی جدید در صنعت خودروسازی شکل گرفت و می‌توان آن را یک دوره انتقالی از مرحله مونتاژ به مرحله تولید و مهندسی محصول دانست. مهم‌ترین فعالیت‌های صورت گرفته در این دوره عبارتند از:

- حذف مداوم قطعات از فهرست C.K.D وارداتی،
- خرید حق لیسانس خودروهای جدید مطابق با تولیدات روز جهان و عقد قراردادهای انتقال تکنولوژی و دانش فنی به منظور بالابردن درصد ساخت قطعات و مجموعه‌های محصول جدید در داخل کشور،
- حمایت و ترغیب سازندگان داخلی به تولید تعداد بیشتری از قطعات خودروهای ساخت داخل،
- حمایت از شرکت‌های طراحی مهندسی و طراحی مونتاژ در جهت بالابردن توان مهندسی و طراحی قطعات و مجموعه‌های خودرو،
- شکل‌گیری مراکز تست خودرو، قطعات و مجموعه‌ها و ایجاد شرکت‌های مهندسی کیفیت به منظور بالابردن کیفیت محصولات و زمینه‌سازی در جهت دستیابی به استانداردهای روز در جهان.

۳-۴. از افزایش ساخت داخلی قطعات تا تولید خودروی ملی (۱۳۸۹-۱۳۷۶)

برنامه‌ریزی انجام‌شده در آن دوره به‌منظور دستیابی به اهداف استراتژیک این صنعت، حرکت صنایع خودروسازی به سمت افزایش ساخت داخل قطعات و مجموعه‌های خودرو و به موازات آن، آغاز طراحی قطعات و مجموعه‌های جدید و بهینه‌سازی قطعات ساخت داخل بود. علاوه بر آن، سعی در توسعه و بهبود خودروهای ساخت داخل در جهت تطبیق آنها با پیشرفت‌های جهانی این صنعت و تلاش در جهت تولید خودرو با برند ملی و هماهنگ کردن تولیدات داخلی با موارد مشابه خارجی به منظور دستیابی به بازارهای صادراتی و همچنین، ایجاد سایت‌های خودروسازی در نقاط مختلف کشور به‌منظور بهره‌گیری از پتانسیل‌های مناطق دیگر و تلاش در جهت تمرکززدایی واحدهای خودروساز از کلان‌شهر تهران از جمله اقدامات انجام شده در این دوره است.

۴-۴. کاهش شدید تولید متأثر از اعمال تحریم‌های اقتصادی (۱۳۹۲-۱۳۹۰)

در این دوره کاهش بی‌سابقه‌ای در تولید خودرو اتفاق افتاد که با توجه به آمارهای جهانی، صنعت خودروسازی کشور در دو سال یعنی در سال ۱۳۹۱ با رشد منفی ۴۳/۹ درصد و در سال ۱۳۹۲ با رشد منفی ۲۰/۰ درصد رتبه اول به لحاظ رشد منفی تولید خودرو مواجه بود.^۱ بر اساس نتایج آمارگیری از کارگاه‌های با ۱۰ نفر کارکن و بیشتر، متوسط نسبت ارزش "مواد اولیه خارجی مصرفی" به "کل مواد اولیه مصرفی" در گروه «تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر» در سال‌های ۱۳۸۶-۱۳۹۲ بیش از ۲ برابر متوسط این نسبت در «کل صنعت» بوده است. بالاتر بودن نسبت یادشده در صنعت خودروسازی نشان از وابستگی به مواد اولیه وارداتی و ارجاع کار به تأمین‌کنندگان خارجی دارد. در نتیجه، به‌جای گسترش و تعمیق پیوند عمودی صنعتی در داخل کشور به وابستگی صنعت خودرو به تأمین‌کنندگان خارجی منجر شده و آسیب‌پذیری آنها را نسبت به محدودیت‌های تجارت خارجی و اصلاح نرخ ارز به‌شدت افزایش داده است. بنابراین، بخشی از چالش‌های به‌وجود آمده برای صنعت خودرو در چارچوب تبعات تحریم‌های بین‌المللی قابل ارزیابی است.

۱. شجاعی و اژدری. (۱۳۹۳).

۵. مقایسه تطبیقی صنعت خودروسازی ایران و کره جنوبی

با پایان یافتن جنگ تحمیلی و برقراری ثبات نسبی در فضای عمومی اقتصاد کلان کشور، توجه به بخش صنعت به عنوان یکی از مؤلفه‌های بنیادین در جهت دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی مورد توجه مسئولان وقت قرار گرفت. بر این اساس و همانند بسیاری از کشورها، صنعت خودروسازی به سبب گستردگی و زنجیره‌های وسیع آن^۱ به عنوان یکی از راهکارهای دستیابی به هدف رشد سریع صنعتی مدنظر قرار گرفت.

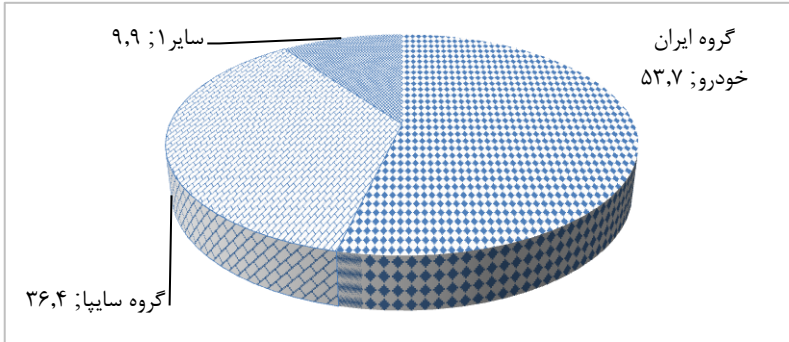
با توجه به سرمایه‌گذاری‌های صورت‌گرفته در صنعت خودروسازی کشور در سال‌های پیش از پیروزی انقلاب اسلامی و فراهم بودن زیرساخت‌های اولیه، این رشته فعالیت صنعتی در کنار چند رشته فعالیت صنعتی دیگر به عنوان یکی از راه‌حل‌های خروج از شرایط سخت پس از جنگ و دستیابی به توسعه اقتصادی مورد توجه جدی قرار گرفت. بنابراین، در دوره ۱۳۶۹-۱۳۷۲ تولید خودرو باردیگر با روند افزایشی مواجه شد و در کنار آن واردات خودرو که عمدتاً واردات خودرو از کشورهای ژاپن و کره جنوبی بود، برای یک دوره ۳ ساله آزاد شد. همچنین، از سال ۱۳۷۲ با هدف حمایت از واحدهای خودروساز داخلی واردات خودرو ممنوع اعلام شد. این اقدام مقدمات انحصاری‌شدن خودروسازی در کشور را فراهم نمود و موجب شد تا واحدهای فعال در حوزه خودرو علاوه بر برخورداری از کمک‌های مالی دولت از ابزارهای سیاست‌های تجاری یعنی ابزار بازاری (تعرفه‌ها، مالیات بر واردات) و غیربازاری (ممنوعیت‌ها و کنترل‌های فیزیکی و مقداری) نیز استفاده کنند.^۲

۱. صنعت خودروسازی در میان ۲۸ صنعت دیگر به لحاظ پیوندهای پسین دارای رتبه ۲ و از نظر پیوندهای پیشین

دارای رتبه ۱۹ است (هرورانی، ۱۳۹۳).

۲. نفری و فرزین، (۱۳۷۷).

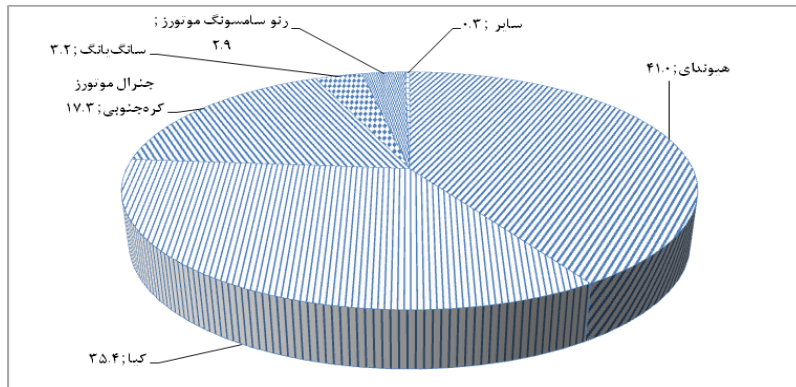
نمودار ۱. سهم تیراژی گروه‌های خودروساز داخلی از کل تولیدات داخلی طی سال ۱۳۹۳ (درصد)



مأخذ: گزارش شرکت سایپو (۱۳۹۳).

۱. شرکت‌های دیگر خودروسازی دارای تولید در سال ۱۳۹۳ عمدتاً شامل گروه تولیدی بهمن، دیار خودرو، کرمان موتور، خودروسازان راین و خودروسازان مدیران هستند.

نمودار ۲. سهم تیراژی گروه‌های خودروساز کره جنوبی از کل تولیدات داخلی در سال ۲۰۱۳ (درصد)



Source: Korean Automobile Industry (Annual Report, 2014)

نکته حائز اهمیت در نوع نگاه حمایتی دولت به صنعت خودروسازی در ایران و کشوری مانند کره جنوبی در هدفمند بودن برنامه‌های حمایتی از این صنعت برمی‌گردد. بدین معنا که در کشور کره جنوبی این سیاست‌ها در یک برنامه مشخص زمان‌بندی شده با حمایت‌های شدید از صنایع نوپا آغاز و به تدریج در یک روند نزولی از شدت آنها کاسته شد و سرانجام به آزادسازی و قطع حمایت از واحدهای خودروساز ختم شد؛ به گونه‌ای که در نتیجه اقدامات دولت، امروز صنعت خودروسازی این

کشور به جایگاهی رسیده است که می‌تواند محصولات خود را به تمامی کشورهای دنیا صادر کند. این در شرایطی است که مروری بر اقدامات انجام‌شده در راستای حمایت از صنعت خودروی کشور نشان می‌دهد این رشته فعالیت صنعتی در طول سال‌ها فعالیت خود به روش‌های مختلف از حمایت‌های متعدد برخوردار بوده، ولی این حمایت‌ها از یک برنامه جامع و مدون تبعیت نکرده و در دوره‌های مختلف با توجه به شرایط اقتصادی حاکم بر کشور (رکود یا رونق) با تغییرات بسیار زیادی مواجه شده است. در این خصوص می‌توان به تغییر مداوم سیاست‌های تعرفه‌ای واردات خودرو در کشور اشاره نمود؛ به‌گونه‌ای که هرگاه درآمدهای ارزی کشور با محدودیت مواجه شده، تعرفه‌ها افزایش و قانون منع واردات برای تمام یا بخشی از خودروهای خاص اعمال شده است. در نقطه مقابل، در سال‌هایی که کشور از درآمدهای سرشار ارزی برخوردار بوده، تعرفه‌ها کاهش و واردات خودرو افزایش پیدا کرده است. این تغییر مداوم در سیاست‌ها سبب شده است تا صنعت خودروسازی کشور به‌رغم پیشینه تقریباً یکسان با خودروسازی کشور کره جنوبی همچنان با مشکلات زیادی دست به‌گریبان باشد.

جدول ۶. مقایسه برخی شاخص‌های اقتصادی صنعت خودرو در ایران و کره جنوبی

کره جنوبی (۲۰۱۳)	ایران (۱۳۹۳)	واحد	
۲۵۲/۴	۱۱۳۲/۰	هزار دستگاه	تولید
۵/۲	۱/۲	درصد	سهم از تولید جهانی
۱۱/۱	۱۱/۴	درصد	سهم از ارزش افزوده بخش صنعت
۷۴/۷	۰/۳	میلیارد دلار	ارزش صادرات صنعت خودرو
۳۰۱	۱۷۰	هزار نفر	اشتغال (مستقیم)
۱۰/۹	۱۲/۰	درصد	سهم از اشتغال بخش صنعت

مأخذ: - برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت. (۱۳۹۴).

- www.oica.net و Korean Automobile Industry (Annual Report 2014)

۱. از جمله سیاست‌های اتخاذشده به منظور حمایت از صنعت خودروسازی کشور در سال‌های پس از جنگ می‌توان به "تشکیل ستاد سیاستگذاری خودرو"، "تهیه و اجرای قانون محاسبه معافیت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و انواع مالیات خودرو"، "ندوین استراتژی توسعه خودرو"، "اصلاح و تکمیل سازمان تولید در صنعت خودروسازی کشور"، "تکمیل زنجیره تولید" و "ایجاد مراکز تحقیقاتی و نوآوری صنایع خودرو" اشاره کرد (دقیانوس. (۱۳۹۳)).

تأثیر شدید تحریم‌ها بر افت کمی تولید در سال‌های اخیر نیز به نوعی حکایت از وابستگی شدید این رشته فعالیت صنعتی به تأمین قطعات و مواد اولیه از خارج دارد. بررسی تراز تجاری صنعت خودرو و قطعات وابسته در کشور در دوره ۱۳۹۳-۱۳۹۰ نشان دهنده کسری تجاری کشور در این صنعت بوده که میزان آن نیز در سه سال اخیر با روند افزایشی همراه بوده است.

جدول ۷. تراز تجاری خودرو و قطعات وابسته در دوره زمانی ۹۳-۱۳۹۰ (میلیون دلار)

درصد تغییر		۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	
۱۳۹۳	۱۳۹۲					
-۷/۵	-۴۹/۲	۲۴۳/۸	۲۶۳/۶	۵۱۹/۲	۳۳۸/۲	صادرات
۴۷/۷	۱۴/۶	۳۵۸۷/۱	۲۴۲۸/۰	۲۱۱۹/۲	۲۵۹۴/۶	واردات
۵۴/۵	۳۵/۳	-۳۳۴۳/۲	-۲۱۶۴/۳	-۱۵۹۹/۹	-۲۲۵۶/۴	مازاد (کسری) تجاری

مأخذ: محاسبات این پژوهش برگرفته از سالنامه آماری گمرک جمهوری اسلامی ایران.

همچنین، مقایسه سرانه تولید خودرو به ازای هر نفر شاغل حکایت از بهره‌وری پایین نیروی کار در شرکت‌های خودروساز داخلی دارد. از زاویه دیگر، این شرکت‌ها نسبت به مقیاس تولید خود با ازدحام بالای نیروی کار مواجه‌اند. به نظر می‌رسد افزایش تولید در شرکت‌های خودروساز داخلی به جای اینکه از محل افزایش بهره‌وری جبران شود، از طریق استخدام نیروی کار بیشتر و مازاد دنبال شده است.

جدول ۸. آمار عملکرد سرانه تولید خودرو در برخی از شرکت‌های خودروسازی (۲۰۱۳ و ۱۳۹۳)

سایپا	ایران خودرو	کیا	هیوندای	واحد	
۴۱۱	۶۰۷	۱۵۹۹	۱۸۵۲	هزار دستگاه	تولید خودرو
۳۹	۵۲	۳۳	۶۳	هزار نفر	اشتغال شرکت‌های خودروساز
۱۰	۱۲	۴۸	۲۹	دستگاه	سرانه تولید خودرو به ازای هر نفر شاغل

مأخذ: سالنامه آماری شرکت‌های خودروساز، صورت‌های مالی حسابرسی شده ایران خودرو و سایپا و گزارش سال ۱۳۹۳ سایپو

- Korean Automobile Industry. (Annual Report, 2014).

در پایان، بایستی اشاره شود که بیشتر چالش‌های خودروسازی کشور ریشه در برنامه‌ها و عملکرد داخلی داشته و تحریم‌ها تنها زنگ خطری برای آشکارسازی مشکلات داخلی در صنعت خودروسازی کشور بوده و اگر امروز به‌طور ریشه‌ای به این موضوع پرداخته نشود، این صنعت شاهد مشکلات بسیار بیشتری در سال‌های آتی خواهد بود. از جمله دلایل اصلی در خصوص مشکلات کنونی صنعت خودروسازی کشور می‌توان به نبود توجه کافی به بحث تحقیق و توسعه، بهره‌وری پایین عوامل تولید، نبود تنوع در محصولات تولیدی، بی‌توجهی به خلاقیت و نوآوری، نبود سیاست‌های مشتری‌مدارانه و تعامل ضعیف با خودروسازان مطرح دنیا اشاره کرد.

۶. جمع‌بندی و ارائه توصیه‌های سیاستی

صنعت خودروسازی به دلیل ارتباطات پسین و پیشین خود با رشته فعالیت‌های صنعتی دیگر اهمیت زیادی در رشد و توسعه هر کشور داشته و به عنوان یکی از مهم‌ترین رشته فعالیت‌های صنعتی قلمداد می‌شود. بر این اساس نیز بسیاری از کشورها از جمله ایران در چند دهه گذشته سرمایه‌گذاری‌های فراوانی در این خصوص داشته‌اند؛ ولی میزان موفقیت در آنها بسیار متفاوت بوده است، به‌گونه‌ای که تجربه خودروسازی در دو کشور ایران و کره جنوبی به عنوان نمونه مشهود این مسأله قابل تأمل است.

با توجه به اهمیت و جایگاه صنعت خودروسازی در اقتصاد کشور، در شرایط کنونی یکی از راهکارهای نجات صنعت خودروسازی، تعامل با برندهای معتبر جهانی در قالب جذب سرمایه‌گذاری‌های مستقیم و مشترک خارجی همراه با انتقال دانش فنی است. تجربه صنعت خودروسازی در کشور کره جنوبی نشان می‌دهد تا پیش از بحران دهه ۱۹۹۰ میلادی، دولت تنها در زمانی که صنعت خودروسازی این کشور دچار مشکل می‌شد به شرکت‌های خودروساز خارجی برای کمک به شرکت‌های داخلی به منظور برون‌رفت از شرایط سخت و دشوار اجازه فعالیت در بازار داخلی را صادر می‌کرد؛ ولی در سال‌های پس از رکود، جذب سرمایه‌گذاری خارجی در این کشور با شتاب زیادی صورت گرفته است.

خوشبختانه در شرایط کنونی که شاهد به ثمر نشستن تلاش‌ها و مجاهدت‌های مستمر بدنه دیپلماسی کشور در رفع تحریم‌های ظالمانه اقتصادی هستیم، فرصت مناسبی برای تحول و ارتقای صنعت خودروسازی پیش‌روی متولیان قرار گرفته است. بنابراین، با توجه به خروج صنعت خودروسازی

از حضيض رکود سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲^۱، بایستی نسبت به رفع محدودیت‌های موجود از حیث قوانین و مقررات به منظور جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی نیز توجه نمود تا از این رهگذر زمینه همکاری مستقیم واحدهای فعال داخلی با شرکت‌های صاحب نام خودروسازی دنیا فراهم شود. به یقین جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در صنعت خودروسازی کشور علاوه بر تزریق سرمایه جدید، زمینه انتقال فناوری‌های مدرن به داخل، ارتقای همکاری‌ها در خصوص تحقیق و توسعه (R&D)، ادغام در شبکه‌های جهانی خودرو و سازماندهی مجدد تولید را فراهم خواهد کرد. بدین‌روی، پیشنهادهای زیر به منظور برون‌رفت از شرایط کنونی ارائه می‌شوند:

۱. تدوین و عملیاتی نمودن استراتژی جامع صنعت خودرو.
۲. تبیین شفاف نقش و جایگاه دولت در صنعت خودرو و سیاست‌های حمایتی آن.
۳. ارتقای دانش فنی از طریق جذب سرمایه‌گذاری‌های مستقیم و مشترک خارجی (تعامل هدفمند با برندهای معتبر جهانی)،
۴. اهتمام در انتقال و بومی‌سازی فناوری‌های مدرن به‌ویژه از طریق سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیق و توسعه (R&D) با هدف سازماندهی مجدد تولید و شبکه‌های جهانی خودرو،
۵. الزام خودروسازان به ارتقای شاخص‌های کیفی و رقابت‌پذیر صنعت خودرو با استفاده از روش‌هایی مانند کاهش تدریجی و پلکانی تعرفه‌ها،
۶. هدایت شرکت‌های خودروسازی به استفاده از ظرفیت‌های بازار سرمایه با هدف تأمین منابع مالی مورد نیاز،
۷. تعیین تکلیف سهام عدالت و انتقال مالکیت صنعت خودروسازی از بخش دولتی به بخش خصوصی واقعی،

۱. صنعت خودروسازی کشور در سال ۱۳۹۰ رتبه سیزدهم به لحاظ رشد تولید را کسب کرده و ناگهان در دو سال ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ ضعیف‌ترین رشد تولید در بین کشورهای خودروساز دنیا را به خود اختصاص داده است (شجاعی و اژدری، (۱۳۹۳)).

۸. کاهش تعداد واحدهای خودروساز در قالب ادغام واحدهای خودروسازی و حمایت نکردن بی‌رویه از شرکتهای ناکارآمد.

منابع

- ازدری، علی‌اصغر و شجاعی، سعید. (۱۳۹۴). آسیب‌شناسی صنعت خودروی کشور و ارائه راهکارهای برون‌رفت از چالش‌های موجود در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی. مرکز پژوهش‌ها مجلس شورای اسلامی. دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت).
- پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران. (آذرماه ۱۳۹۳). دومین همایش بین‌المللی صنعت خودرو ایران.
- دقیانوس، داوود. (۱۳۹۳). بایدها و نبایدهای سیاست ساخت داخل خودرو در ایران. مرکز پژوهش‌ها مجلس شورای اسلامی.
- شجاعی، سعید و ازدری، علی‌اصغر. (۱۳۹۳). صنعت خودروی ایران؛ بایدها و نبایدها. مرکز پژوهش‌ها مجلس شورای اسلامی. دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت).
- شرکت ایران خودرو. گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی به انضمام صورت‌های مالی تلفیقی گروه و شرکت و یادداشت‌های توضیحی. سال‌های مختلف.
- شرکت سایپا. گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی به انضمام صورت‌های مالی تلفیقی گروه و شرکت اصلی و یادداشت‌های توضیحی. سال‌های مختلف.
- شرکت طراحی مهندسی و تأمین قطعات ایران خودرو (سایپکو).
- طلایی، محسن. (۱۳۷۸). ساختار صنایع خودرو کره جنوبی، جهانی شدن و درس‌هایی از آن. همایش صنعت خودروسازی، ساختار مناسب و توسعه. دانشگاه تربیت مدرس.
- کریمی کاشانی، امیرحسین و سیداصفهان‌ی، میرمهدی. (۱۳۸۴). طراحی و تبیین الگوی توسعه تکنولوژی صنعت خودرو در ایران با تأکید بر استراتژی توسعه صادرات. فصلنامه مدرس علوم انسانی. دوره نهم. شماره ۲.
- گمرک جمهوری اسلامی ایران. سالنامه آمار تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران. سال‌های مختلف.
- مرکز آمار ایران. نتایج طرح آمارگیری از کارگاه‌های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر کشور. سال‌های مختلف.

- نفری، اکبر و فرزین، محمدرضا. (۱۳۷۷). بررسی سیاست‌های تجاری در صنعت خودرو ایران. مجله برنامه و بودجه. شماره ۳۳. صص ۲۹-۶۲.
- هرورانی، حسین. (۱۳۹۳). کالبد شکافی واردات خودروسواری. مرکز پژوهش‌ها مجلس شورای اسلامی.
- وزارت صنعت، معدن و تجارت. (۱۳۹۴). برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت.
- Amsden, H., Alice and Jong-Yeol Kang. (1995). Learning to be Lean in an Emerging Economy: The Case of South Korea. Prepared for IMVP Sponsors Meeting, Canada.
- Baozong, Fu. (2012). Comparison of Automobile Industry Policy between China and Korea. Academy of Macroeconomic Research, National Development and Reform Commission, P.R. China.
- Catalan, Jordi. Protection and National Champion's in the Creation of Comparative Advantage: The Experience of the Motor Industry in Argentina, Spain and South Korea, 1945-87. Universitat de Barcelona.
- Choe, s., and Pattnaik, C. (2007). The transformation of Korean business groups after the Asian Crisis. Journal of Contemporary Asia, 37(2).
- Chung, Myeong-Kee. (2000). Les deux Strategies Industrielles de Hyundai face a la Globalization des marches. Freyssenet M., Mair A., Shimizu K. and Volpato G.(eds), Quel modele Productif ?. La Decouverte. Paris.
- Ebert, Robert and Mariel Montoney. (2007). Performance of the South Korean Automobile Industry in the Domestic and United States Markets. The Baldwin – Wallace College. Journal of Research and Creative Studies. Vol. 1. No. 1.
- Green, Andrew E. (1992). South Korea's Automobile Industry. Asian Survey, Vol.32. No. 5.
- Hyun, Young – Suk. (1995). the Road to the Self-Reliance, New Product Development of Hyundai Motor Company. Working Paper Han Nam University. Taejon.
- Jenkins, Rhys. (1995). the Political Economy of Industrial Policy: Automobile Manufacture in the Newly Industrialising Countries. Cambridge Journal of Economics. 19. PP. 625-645.
- Korean Automobile Industry Annual Report. (2007).

- Korean Automobile Industry Annual Report .(2011).
- Korean Automobile Industry Annual Report .(2014).
- Lee, Choongy. (2004). A Comparative Study of Automobile Industry between Japan and Korea. Asia Academy of Management. Fourth Conference. China.
- Ravenhill, John. (2005). FDI in the Korean Auto Industry.
- Ritter, Larissa. (2010). The Rise and Competitiveness of South Korean Automobile Manufacturers. A Comparative Study with German Auto Producers. A dissertation Submitted to Auckland University of Technology in Partial fulfillment of the Requirements for the degree of Master of Business(MBus).
- Truett, Lila J. and Truett, Dale B. (2011). The South Korean Auto Industry: All Grown up Now?. The University of Texas at San Antonio. College of Business, Working Paper series.
- Yang, Joo-mo, Kim, Ta-Wan and Han, Hyun –Ok. (2006). Understanding the Economic Development of Korea from a co-Evolutionary Perspective. Yonesi University Working Paper.
- www.oica.net

