



سیاست صنعتی کره جنوبی در بخش خودرو

شماره : 1010

تاریخ انتشار: 1397/5/20

<http://cpdi.ir/news/id/2963/>

فهرست مطالب

۱. مقدمه	۴
۲. فضای اقتصاد کلان کره	۱۳
۳. تاریخچه مختصر صنعت خودرو کره	۱۵
۴. مراحل توسعه صنعت خودرو و نقش سیاست‌گذاری و هدایت دولت	۱۸
۱.۴. SKD: کاری	۱۸
۲.۴. CKD: کاری	۱۹
۳.۴. ۱۹۷۵-۱۹۸۱: تولید انبوه و افزایش عمق داخلی‌سازی	۲۰
۴.۴. ۱۹۸۲ به بعد: توسعه محصولات جدید و گسترش صادرات	۲۱
۵. موانع تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای واردات	۲۳
۱.۵. تعرفه واردات خودرو	۲۴
۲.۵. قرارداد تجارت آزاد با اروپا و آمریکا و تغییرات تعرفه‌ای	۲۵
۱.۲.۵. تعرفه خودرو در پیمان تجارت آزاد با آمریکا	۲۵
۲.۲.۵. تعرفه خودرو در پیمان تجارت آزاد با اروپا	۲۵
۳.۲.۵. تعرفه کامیون در پیمان تجارت آزاد با اروپا و آمریکا	۲۶
۴.۲.۵. طرح بازگرداندن تعرفه ورودی کالاها به شرکت‌های صادراتی	۲۶
۳.۵. موانع غیر تعرفه‌ای	۲۷
۱.۳.۵. وضع مالیات خاص برای خرید خودروهای خارجی	۲۷
۲.۳.۵. استانداردهای ایمنی	۲۷

- ۳.۳.۵. استانداردهای زیست‌محیطی ۲۹
- ۴.۳.۵. محدودیت در ایجاد شبکه های فروش خودروهای خارجی ۲۹
- ۵.۳.۵. ایجاد فرهنگ "خرید کالاهای کره ای" ۲۹
- ۶.۳.۵. سایر موانع ۳۰
۶. سیاست های توسعه صادرات و پیاده سازی آنها ۳۰
- ۱.۶. مشوق های مالیاتی ۳۰
- ۲.۶. مشوق های مالی ۳۱
- ۳.۶. ایجاد مناطق آزاد تجاری و دیگر سازمان های حمایتی ۳۲
- ۴.۶. ارزان فروشی در خارج برای توسعه صادرات ۳۳
- ۵.۶. اجازه واردات خودروهای لوکس و اجازه دسترسی به ارز ۳۳
- ۶.۶. جمع بندی سیاست توسعه صادرات ۳۴
۷. سایر ابزارهای سیاست گذاری دولت در صنعت خودرو ۳۵
- ۱.۷. سیاست گذاری پولی مالی دولت کره در دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی ۳۵
- ۲.۷. اصلاح ساختار شرکت های خودرویی ۳۶
- ۳.۷. سیاست ایجاد و توسعه جاثوبول ها ۳۶
- ۴.۷. ساختار مالیات خودرو در کره جنوبی ۳۷
- ۵.۷. برنامه اسقاط و بازیافت خودرو در کره جنوبی ۳۹
۸. نقش دولت در ریل گذاری همکاری صنعت خودرو کره با خودروسازان جهانی و اثر آن بر توسعه بازار و توسعه فناوری ۴۰
- ۱.۸. نقش بحران مالی در تغییر مالکیت خودروسازان از بومی به جهانی ۴۰

- ۲.۸. بررسی روند سرمایه گذاری خارجی در خودروسازان و قطعه سازان کره ای ۴۱
- ۳.۸. اثرات سرمایه گذاری مستقیم خارجی بر خودروسازان کره ای ۴۳
- ۴.۸. بررسی روش شرکت های کره ای در انتقال فناوری از خودروسازان جهانی ۴۳
- ۱.۴.۸. تجربه هیوندایی ۴۴
- ۲.۴.۸. تجربه دوو ۴۵
- ۳.۴.۸. تجربه کیا و سامسونگ ۴۶
۹. وضعیت فعلی صنعت خودرو در کره جنوبی ۴۶
- ۱.۹. آمار تعداد ناوگان و سرانه مالکیت ۴۸
- ۲.۹. آمار تولید خودرو در کره ۴۹
- ۱.۲.۹. تولید خودرو به تفکیک بنگاه و نوع خودرو ۵۰
- ۲.۲.۹. تولید خودروسازان کره ای در خارج از کشور ۵۲
- ۳.۹. آمار صادرات و واردات خودرو و تراز تجاری ۵۳
- ۱.۳.۹. میزان صادرات خودرو ۵۳
- ۲.۳.۹. تراز تجاری صادرات و واردات صنعت خودرو (میلیارد دلار) ۵۴
- ۳.۳.۹. سهم صادرات و فروش داخلی از جمع تولیدات خودروسازان کره ای ۵۵
- ۴.۳.۹. سهم واردات از بازار کره جنوبی ۵۶
۱۰. خلاصه و جمع بندی ۵۶
۱۱. پیوست ها ۶۴
۱۲. منابع و مراجع ۹۱

خلاصه مدیریتی

دولت کره بعد از بوجود آوردن بازار تضمینی به وسیله تعرفه ها و یا ممنوعیت واردات، فعالیت های بازسازی و هدایتگری خود را انجام داد، زیرا معتقد بود که با حمایت های بی چون و چرا و اعطای مزیت های نسبی و یا مطلق، برای حرکت صنعت به سمت اهداف بلندمدت با شتاب مناسب انگیزه کافی تولید نمی شود، درواقع حمایت ها، انگیزه اولیه و شرایط ادامه حمایت ها و یا قوانین متحول کننده منطقی، مجاب کننده شرکت ها می باشند. در ادامه خلاصه ای از مهم ترین نکات این مطالعه، شامل وقایع مهم و اثرگذار در صنعت خودرو کره، روند سیاست گذاری و قاعده گذاری دولت کره و روند توسعه فناوری بنگاه های خودروسازی جمع آوری شده است.

۱- صنعت خودرو کره از کجا شروع کرد و به کجا رسید؟

- در دهه اول حیات صنعت خودرو در کره جنوبی، ۵ شرکت خودروساز (مونتاژکننده) تأسیس شد، علی رغم محدودیت جدی در فروش و کوچک بودن بازار کره جنوبی، دولت کره به بهانه اقتصاد مقیاس، تعداد خودروسازان را محدود نکرد. البته این سیاست برای آغاز حیات این صنعت اتخاذ شد و در فاصله حدود ۲۰ سال از شکل گیری صنعت خودرو در کره (دهه ۸۰) دولت اصلاحات ساختاری را برای شرکت ها در نظر گرفت.

- در حال حاضر ۵ خودروساز (تولید کننده سواری و تجاری) در کره مشغول به فعالیت هستند. این شرکت ها همان ۵ شرکت اولیه نیستند و در این مدت ۵۰ ساله، حذف، ادغام و تأسیس اتفاق افتاده است. هیوندایی و کیا موتورز که با خرید سهام کیا توسط هیوندایی، عملاً ادغام شده اند، جنرال موتورز کره، رنو-سامسونگ و سانگ یانگ که تیراژ تولید آن ها در سال ۲۰۱۳ به ترتیب ۱,۹ میلیون، ۱,۶ میلیون، ۷۸۰ هزار، ۱۳۰ هزار و ۱۴۳ هزار دستگاه است. مجموع تیراژ تولید خودرو در خاک کره در سال ۲۰۱۳ حدود ۴,۵ میلیون خودرو بوده است که ۳,۱ میلیون دستگاه از آن (حدود ۶۹٪) صادر شده است.

- خودروسازان کره ای (گروه هیوندایی-کیا) در سال ۲۰۱۳ حدود ۴,۱ میلیون دستگاه خودرو در خطوط تولید خود در کشورهای چین، آمریکا، هند، چک، اسلواکی، روسیه، برزیل و ترکیه تولید کردند.

- تراز تجاری صادرات و واردات خودرو در کره جنوبی همواره مثبت بوده است و از مثبت ۱۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به حدود ۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت. تراز تجاری صنعت قطعه سازی خودرو نیز از ۰,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به ۲۰,۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت.

۲- دولت کره برای رسیدن به این رشد چه سیاست هایی را در طول ۵۰ سال گذشته به اجرا گذاشت؟

- دولت کره در طول ۵۰ سال گذشته به شدت از بازار داخلی خودرو خود در برابر واردات محافظت کرده است. واردات خودرو به مدت ۲۵ سال (۱۹۶۲ تا ۱۹۸۷) ممنوع بوده است. واردات خودرو از ژاپن تا سال ۱۹۹۹ ممنوع بوده است. پس از رفع ممنوعیت واردات خودرو، تعرفه گذاری ۶۰٪ انجام شد و به شکل پلکانی طی حدود ۱۰ سال به ۸٪ کاهش یافت. با این حال موانع غیرتعرفه ای نظیر مالیات ها، استانداردهای سخت گیرانه ایمنی و زیست محیطی، محدودیت در ایجاد شبکه فروش و ... باعث شد سهم

- واردات از بازار خودرو کره در حدود ۲ الی ۳ درصد محدود بماند. پس از امضای قراردادهای تجارت آزاد با اتحادیه اروپا و آمریکا و تسهیل واردات، سهم واردات در بیشترین حالت به ۱۰٪ در سال ۲۰۱۳ رسید.
- **دولت کره به توسعه مستقل خودروسازان علاقه‌مند بود. بنابراین اجازه نمی‌داد خودروسازان جهانی، خودروسازان کره‌ای را تحت کنترل بگیرند و میزان سهام شرکت‌های خارجی در خودروسازان کره‌ای حداکثر در سقف ۱۰ الی ۱۵ درصد قرار داشت. مشارکت خارجی در سهامداری شرکت هیوندایی به کمتر از ۵٪ محدود بود که متعلق به شرکت میتسوبیشی ژاپن بود. کیا موتورز وابستگی بیشتری به شرکای خارجی داشت اما مجموع سهام خارجی‌ها در کیا تنها به ۱۷٪ رسید (۹،۴٪ فورد آمریکا، ۶،۷٪ مزدا ژاپن). شرکت دوو برخلاف معمول کره‌ای‌ها وارد یک جوینت ونچر ۵۰-۵۰ با جنرال موتورز آمریکا شد اما این شراکت در سال ۱۹۹۳ از هم پاشید. دلیل این موضوع، نارضایتی فزاینده‌ی دوو از عدم تمایل جنرال موتورز در موافقت با طرح‌های بلندپروازانه خارجی دوو بود. البته این موضوع تا بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ صادق است و پس از این سال برخی شرکت‌ها بدلیل ورشکستگی به خودروسازان خارجی فروخته شدند. سامسونگ به رنو و دوو به جنرال موتورز و سانگ یانگ به ماهیندرا هند واگذار شد.**
 - **صنعت خودرو کره در یک شرایط بسیار متمرکز توسط دولت سیاست‌گذاری می‌شد. وزارت تجارت و صنعت کره (MCI)^۱ مسئولیت اجرای سیاست صنعتی خودرو (AIP)^۲ در کره را به عهده داشت. این وزارتخانه تنها نهاد قدرتمند برای تنظیم مقررات ورود به بازار و تنظیم شرایط شرکت‌های خصوصی بود. البته سیاست‌های کلان نظیر سیاست‌های پولی-مالی توسط نهادهای فراوزارتخانه‌ای سیاست‌گذاری می‌شد. انجمن برنامه‌ریزی اقتصادی کره (EPB)^۳ از مهمترین این نهادها بود. EPB یک نهاد فرا وزارتخانه‌ای بود و تنها کمیسیون در کابینه بود که توسط معاون نخست وزیر اداره می‌شد. این نهاد وظایف و اختیارات سیاست‌گذاری چند وزارتخانه را در خود متمرکز کرده بود. از جمله وزارت امور مالی و وزارت کشور. EPB یک کمیته مانیتورینگ صنعت تشکیل داد بر اجرای سیاست‌های اقتصادی نظارت کند. کنترل‌های مالی EPB فراگیر بود و از طریق نظارت بر وزارت امور مالی، کنترل موثری بر بخش بانکی و تصمیم‌گیری بر نحوه تخصیص منابع داشت.**
 - **رویکرد دولت کره در این سال‌ها جایگزینی واردات همراه با توسعه صادرات بوده است. در واقع بازار داخلی با سیاست‌های حمایتی دولت از رقابت با خارجی‌ها معاف شد و هم‌زمان، صادرات با ابزارهای انگیزشی گوناگون تشویق شده است.**
 - **بازه زمانی ۱۹۶۲ تا ۱۹۶۷ خودروسازان کره‌ای SKD^۴ کاری می‌کردند. دولت واردات خودروی کامل را ممنوع و واردات قطعات و مجموعه‌ها را بدون تعرفه و آزاد اعلام کرد. همچنین خودروسازان از مالیات معاف**

^۱ Ministry of Commerce and Industry

^۲ Automotive Industrial Policy

^۳ Korean Economic Planning Board

^۴ واردات مجموعه‌هایی از قطعات مونتاژ شده و مونتاژ کردن نهایی آن به شکل یک خودرو کامل را SKD کاری گویند.

بودند. دولت کره برای گذر از این شرایط، یک برنامه ۵ ساله برای افزایش داخلی سازی^۱ به ۵۰٪ در نظر گرفت و آن را از طریق کنترل دسترسی خودروسازان به ارز خارجی به دقت اجرا کرد.

- بعد از سال ۱۹۷۴ خودروسازان کره‌ای تولید خودروهای با برند خودروسازان ژاپنی و آمریکایی را تحت لیسانس آن‌ها آغاز کردند. مشارکت شرکت‌های خارجی عمدتاً در حد قراردادهای همکاری فنی و لیسانس های فناوری محدود می‌ماند.

- **دولت کره در سال ۱۹۷۳ دولت تمام تولید کنندگان را مکلف کرد تا طراحی مستقل خودرو داشته باشند.** در سال ۱۹۷۴ دولت برای تولید کاملاً کره‌ای خودروها برنامه ریزی کرد. پس از این تلاش‌ها خودروسازان کره‌ای بشکل ابتدایی توانایی توسعه مستقل را یافتند. در سال ۱۹۷۵، پونی بعنوان اولین خودروی کره‌ای توسط هیوندایی ارائه شد که طراحی بدنه آن توسط یک شرکت ایتالیایی و با فناوری موتور و انتقال قدرت میتسوبیشی ژاپن تولید شد و صادرات آن در همان سال به اکوادور، بلژیک، هلند و لوگزامبورگ آغاز شد. در سال ۱۹۸۰ این خودرو به آمریکا صادر شد.
- در دهه ۷۰ میلادی دولت کره برنامه دراز مدت توسعه صنعت خودرو را با سه هدف اعلام کرد:

۰ عمق داخلی سازی ۸۵ درصدی تا سال ۱۹۷۵

۰ ۸۰٪ فروش داخلی در بخش خودروهای کوچک با حجم موتور کمتر از ۱۵۰۰ سی سی باشد.

۰ میزان صادرات به خارج تا سال ۱۹۸۱ به ۷۵ هزار دستگاه برسد.

- در طی رکود جهانی که در اواخر سال ۱۹۷۹ آغاز شد، سخت گیری بر میزان ظرفیت مازاد شرکت ها بیشتر شد. به طوری که دولت کره در آگوست سال ۱۹۸۰ برنامه تقویت صنعت خودرو را اعلام کرد. برخی مفاد این برنامه:

۰ اول: خودروهای نقلیه کوچک فقط توسط هیوندایی و Saehan (دوو) تولید شوند.

۰ دوم: کیا بر روی خودروهای تجاری کوچک و متوسط متمرکز شود.

۰ سوم: اتوبوس ها و کامیون ها برای رقابت بین شرکت ها آزاد است.

این دستورالعمل باعث دست یافتن به اقتصاد مقیاس از طریق تمرکز تولید هر نوع خودرو در یک شرکت شد.

- **در اواسط دهه ۸۰ میزان داخلی سازی به ۹۷٪ رسید.**

- در دهه ۸۰ میلادی دولت کره بنگاه‌ها را به ادغام‌های افقی و عمودی در قالب جاثوبول‌ها تشویق می‌کرد. بطور مثال فعالیت‌های هیوندایی بشدت گوناگون است و فعالیت ها و شرکت‌های غیرخودرویی این جاثوبول عبارتند از: مهندسی و ساخت هیوندایی، تجارت دریایی هیوندایی، صنایع سنگین هیوندایی، شرکت مالی و شرکت الکترونیک هیوندایی. برخی شرکت ها هم به صنعت خودرو مربوط می‌شوند و هیوندایی صاحب چند قطعه‌ساز بزرگ کره است.

۱ منظور از داخلی سازی، درصدی از ارزش افزوده ساخت خودرو است که در داخل یک کشور ایجاد می‌شود.

- همان‌طور که اشاره شد دولت کره همزمان با فاصله کمی از اتخاذ سیاست جایگزینی واردات، سیاست‌های توسعه صادرات را در پیش گرفت و در سال ۱۹۶۲ سیاست‌های توسعه صادرات معرفی شد. این سیاست‌ها برای فراهم کردن انگیزه و اجبار لازم برای صنعت این کشور و برای تبدیل خودروسازان این کشور از مونتاژکاران کره‌ای به بازیگران جهانی اتخاذ شد. برخی از این سیاست‌ها عبارت بودند از:
 - 0 کره جنوبی برای آغاز صادرات، سیاست قیمت پایین را به‌عنوان مزیت خود در نظر گرفت و به کیفیت اولویت نداد. پس از شناسایی برند و موفقیت اولیه نسبی در صادرات، برای بقا در مقاصد صادراتی به تحقیق و توسعه و ارتقای کیفی روی آورد.
 - 0 مشوق‌های عمومی مالیاتی: شرکت‌های صادراتی طبق قانون کنترل کاهش و معافیت مالیاتی ۱۹۶۱ از تخفیف‌های مالیاتی برخوردار می‌شدند. بطور مثال در سال ۱۹۶۴ دولت کره کاهش ۵۰٪ برای مالیات بر سود شرکت‌های صادراتی اعمال کرد. علاوه بر این، مزایای مالیاتی نظیر کاهش ۸۰٪ مالیات بر سود که به شرکت‌های صادراتی اعطا شد تا سایر فعالیت‌های تحقیق و توسعه و جریان ورودی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی مورد حمایت قرار گیرد. همچنین از سال ۲۰۰۵، در ۱۰ سال اول تأسیس، شرکت‌هایی که از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی احداث می‌شوند، مالیات بر درآمد و سود ۱ اخذ نمی‌شود.
 - 0 طرح duty drawback: به قوانینی گفته می‌شود که طی آن، تعرفه گمرکی که قبلاً برای کالای وارداتی پرداخت شده و آن کالای وارداتی در ساخت کالاهای صادراتی بکار رفته اند، بازگردانده می‌شود. هدف از این کار کمک به کاهش قیمت تمام شده برای رقابتی کردن کالاهای صادراتی است. نرخ drawback به‌عنوان میزان تعرفه تخفیف داده شده تقسیم بر میزان صادرات تعریف می‌شود. این عدد از ۰٫۳٪ در سال ۱۹۷۵ به ۲٫۶٪ در سال ۱۹۹۰ افزایش پیدا کرد و به ۲۷٪ تا سال ۲۰۰۹ رسید.
 - 0 در طول دهه ۷۰ میلادی، میزان تخفیف در نرخ بهره بانک‌های کره از ۴۰٪ در سال ۱۹۷۵ به بالاتر از ۵۵٪ در سال‌های ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ و ۷۰٪ در سال ۱۹۷۸ رسید. هرچند این مشوق‌های مالی در دهه ۸۰ تغییر کرد. دلیل این تغییر آزادسازی نرخ بهره برای اعطای استقلال مدیریتی و خصوصی‌سازی بانک‌های تجاری است.
 - 0 علاوه بر این، برای تأمین مالی مربوط به صادرات، مقدار زیادی یارانه نرخ بهره بانکی با حمایت‌های بانک صادرات-واردات کره و بانک‌های تجاری کره تخصیص داده شده است. نرخ بهره برای امور تأمین مالی صادرات در طول سال‌های ۱۹۹۸ و ۱۹۹۹ تنها ۳٪ بود که بسیار کمتر از نرخ بهره سایر فعالیت‌ها بود که در بازه ۸٫۵٪ تا ۲۰٪ قرار داشت.

^۱ profit and income tax

- ۰ بدهی شرکت‌ها که به امور صادراتی آن‌ها مربوط بوده است توسط صندوق ضمانت اعتبار کره KCGF^۱ تا سقف ده میلیارد وون (۹ میلیون دلار) ضمانت بازپرداخت داشته است. جمع این بدهی‌های ضمانت شده در سال ۲۰۰۷ بالغ بر ۴,۶ هزار میلیارد وون بوده است.
- ۰ ابزار حمایتی دیگر بیمه‌های صادراتی بوده است که از طریق تصویب قانون بیمه صادرات در سال ۱۹۶۹ به افزایش صادرات کمک کرده است. (بیمه در برابر خطرات احتمالی) بعداً، صندوق بیمه صادرات EIF^۲ برای حمایت از اجرای قانون بیمه صادرات تأسیس شد. این صندوق در سال ۲۰۰۸ هزار و پانصد میلیارد وون (۱,۳ میلیارد دلار) انباشت سرمایه داشته است. همچنین در سال ۱۹۹۲ شرکت بیمه صادرات کره KEIC^۳ برای پوشش حمایت‌های مشوق صادرات تأسیس شد.
- ۰ انجمن تجارت بین‌المللی کره KITA^۴ و آژانس توسعه سرمایه‌گذاری و تجارت کره KOTRA^۵ برای کمک به شرکت‌ها جهت غلبه بر موانع صادراتی نظیر موانع انگیزه‌ای، اطلاعاتی و عملیاتی راه‌اندازی شدند. KOTRA که در سال ۱۹۶۲ راه‌اندازی شده است نقش سازمان توسعه تجارت ملی را بوسیله تسهیل‌گری صادرات از طریق تبلیغ و ترویج شامل بررسی بازارهای خارجی و مذاکره برای توسعه کسب و کار ایفا می‌کند. تا سال ۲۰۰۹ بالغ بر ۱۰۰ مرکز تجاری کره در ۷۳ کشور دایر کرده است.
- ۰ طبق سیاست‌های دولت کره، برای ورود به مناطق آزاد، باید بیش از ۵۰٪ از فروش شرکت صادرات باشد.
- ۰ پس از رونمایی از اولین خودروی ملی کره در اواسط دهه ۷۰، دولت خودروسازان را تشویق کرد که برای توسعه صادرات قیمت خودروهای صادراتی را بسیار ارزان در نظر بگیرند و در ازای آن به طرق مختلف توسط دولت تأمین شوند. در این راستا خودروی پونی که اولین خودرو صادراتی کره بود در سال ۱۹۷۹ با قیمت تمام شده ۳۷۰۰ دلار، در بازار داخلی کره به قیمت ۵۰۰۰ دلار به فروش می‌رسید در حالی که در بازارهای صادراتی ۲۲۰۰ دلار فروش رفت.
- ۰ از جمله مشوق‌های دولت برای ترغیب خودروسازان به صادرات، اجازه واردات قطعات منفصله خودروهای لوکس و فروش در بازار داخلی بود. مونتاژ و فروش این خودروها سود فراوانی برای آن‌ها داشت. تعداد این نوع واردات به عملکرد صادراتی خودروساز بستگی داشت.

^۱ Korea Credit Guarantee Fund یک موسسه عمومی اعتباری است که در سال ۱۹۷۶ راه‌اندازی شد. هدف از تأسیس این صندوق حمایت از توسعه متوازن اقتصاد ملی از طریق ارائه وثائق برای تعهدات شرکت‌های کوچک و متوسط که برای امور مالی وثیقه مناسب ندارند است

^۲ Export Insurance Funds

^۳ Korea Export Insurance Corporation

^۴ Korea International Trade Association(KITA)

^۵ Korea Trade-investment Promotion Agency لازم به ذکر است این سازمان دولتی که وابسته به وزارت صنایع و تجارت کره است در سال ۱۳۴۳ شعبه‌ای در تهران نیز دایر کرده است و در واقع بخش بازرگانی سفارت کره در تهران است.

0 مشوق دیگری که دولت برای صادرات در نظر گرفت این بود که اجازه دسترسی به ارز خارجی به شرکت‌هایی داده می‌شد که بتوانند اهداف صادراتی خود را انجام دهند. خودروسازان کره‌ای برای این که بتوانند تولید رقابتی داشته باشند نیاز به واردات فناوری‌های خارجی و در نتیجه نیاز به دسترسی به ارز خارجی^۱ با نرخ ترجیحی داشتند.

- در کره جنوبی بر یک خودرو ۱۱ نوع مالیات اعمال می‌شود. ۵ نوع در زمان خرید خودرو، ۲ نوع به عنوان مالیات سالانه مالکان خودرو و ۴ نوع مالیات بر مصرف سوخت خودرو. ۱۵٪ از درآمد مالیاتی دولت کره ناشی از مالیات خودرو است. این نظام مالیاتی به دولت اجازه می‌دهد تا توانایی مدیریت انگیزه و سیاست‌گذاری را دارا باشد. بطور مثال، دولت کره یک برنامه آزمایشی مشوق‌های مالیاتی را در ماه می ۲۰۰۹ در نظر گرفت که طی آن کسی که یک خودرو نو خریداری کند و خودرو قدیمی‌را رها کند معافیت ۷۰ درصدی از مالیات مصرف^۲، مالیات خرید خودرو و مالیات ثبت (یا شماره گذاری) خودرو^۳ دریافت می‌کند که جمع آن‌ها معادل حدود ۲۰۰۰ دلار است. کسانی شامل این قانون می‌شدند که در زمان اعلام این برنامه، مالک خودرو فرسوده بوده‌اند. خودرو جدید باید طی حداکثر ۲ ماه پس از اسقاط یا فروش خودرو قدیمی واجد شرایط خریداری شود. برنامه اسقاط خودرو باعث شد تا فروش خودرو در کره در سال ۲۰۰۹ حدود ۲۳٪ نسبت به سال ۲۰۰۸ رشد کند درحالی‌که فروش خودرو در بیشتر کشورها (بدلیل بحران جهانی مالی) با افت مواجه بود. بعنوان مثال فروش خودرو در آمریکا در سال ۲۰۰۹ ۲۱٪ کاهش داشت.

- زمانی که تولیدکنندگان خارجی تصمیم به سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه‌سازی کره گرفتند دولت آن‌ها را مجبور کرد با شرکت‌های کره‌ای وارد جوینت ونچر شوند. این موضوع دو پیامد داشت. اول این که شرکت‌های خارجی علاقه‌ای برای گسترش فناوری‌های بالای خود در کره نداشتند. زیرا از نشت تکنولوژی به شرکت میزبان هراس داشتند. دوم آن که شرکت‌های خارجی قادر به سازماندهی تولید به روشی که خودشان علاقه داشتند، نبودند. دلیل این ناتوانی فقدان مدیریت‌شان بر فرآیندهای کارگری و مدیریت روز به روز عملیات تولید است.

۳- دولت کره از چه ابزارهای کنترلی برای هدایت خودروسازان استفاده می‌کرد؟

- در اوایل دهه ۶۰ میلادی دولت بانک‌های تجاری را ملی اعلام کرد و بانک‌ها برای سرمایه‌شان نیازمند بانک توسعه کره KDB^۴ بودند. این وابستگی برای خرید اوراق قرضه صادر شده توسط KDB و همینطور برای اختصاص اعتبار به شرکت‌ها با ضمانت‌های وام از سوی KDB بود. دولت استفاده از سیاست اعطای وام

^۱ preferential allocations of foreign exchange

^۲ Consumption tax

^۳ Car registration tax

^۴ Korean Development Bank

برای حمایت از صادرات و ترویج و توسعه صنایع سنگین و شیمیایی را در دهه ۹۰ در دستور کار قرار داده بود و همین امر ابزار قدرتمندی برای معماری و تشکیل ساختار صنعت خودروی کره بود.

- وام‌های خارجی نیز توسط دولت کانالیزه و هدایت می‌شد. شرکت‌های کره‌ای که علاقه‌مند به دریافت وام از بانک‌های خارجی بودند مجبور به اخذ مجوز از EPB بودند. این یک سیاست‌گذاری مهم از سوی EPB بود زیرا اعتبارات خارجی منبع مهمی برای تشکیل سرمایه و اعتبارات کره به حساب می‌آمد.
- یکی از ابزارهای کنترل دولت بر شرکت‌های خودروسازی کنترل منابع مالی بود. ابزار اول کمک‌های مالی بود که خود دولت مستقیماً به خودروسازان اعطا می‌کرد که هیوندایی این کمک‌ها را تا سال ۱۹۸۹ دریافت می‌کرد. ابزار کنترل دوم این بود که شرکت‌ها نیاز داشتند تا دولت برای آنها ضمانت‌نامه صادر کند تا بتوانند از بانک‌های خارجی وام بگیرند. این موضوع دولت را قادر می‌ساخت تا تأمین اعتبار شرکت‌ها را رصد و کانالیزه کند.

- همچنین دولت کره از ابزار "صدور مجوز برای فعالیت شرکت‌ها" به خوبی بهره می‌برد و با این ابزار حتی در زمان لازم، نوع تولیدات را جهت حفظ اقتصاد مقیاس تعیین می‌کرد.

۴- خودروسازان کره‌ای چه مسیری را برای ارتقای فناوری و تقویت کیفیت به کار بستند؟

- در سال‌های قبل از توسعه یافتگی صنعت خودرو در کره، این کشور به فناوری خارجی وابسته بودند اما در بیشتر موارد این دانش فنی مورد نیاز را از طریق قراردادهای لیسانس تأمین می‌کردند و نه پذیرش سرمایه‌گذاری منتج به سهامداری. این موضوع در مورد هیوندایی بیش از سایر شرکت‌ها مصداق داشت و در برابر هرگونه مشارکت خارجی که استقلال شرکت را محدود می‌کرد ایستادگی می‌نمود.

- هیوندایی یک شیوه به خصوص خود داشت که بر اساس این روش وابستگی به هر شریکی از بین می‌رود. این روش به دلیل حفظ استقلال مدیریتی و دست یابی استقلال فناورانه توسط تحقیق و توسعه انتخاب شده بود. هیوندایی بعد از فسخ شراکت نامطلوب با فورد، همکاری با فولکس‌واگن، رنو و آلفا رومئو را به خاطر مدیریت مطلوبی که به دنبالش بود رد کرد. اگر چه میتسوبیشی بعد از تصاحب ۱۰٪ از سهام هیوندایی در سال ۱۹۸۱ مهمترین شریک هیوندایی شد ولی هیوندایی کنترل مدیریتی خود بر بنگاه را از دست نداد. هیوندایی فناوری‌های مختلف را از منابع متفاوت جذب و سپس با ادغام آنها به محصولی تبدیل می‌کرد که مختص هیوندایی و با برند خود هیوندایی بود. تا سال ۱۹۸۵ هیوندایی مجوز (لیسانس) ۵۴ فناوری خارجی را از ۸ کشور متفاوت را به نام خود ثبت کرد. زمانی که تأمین‌کنندگان خارجی علاقه ای به ارائه فناوری‌های پیشرفته موتور خودرو به هیوندایی نداشتند، این شرکت موتور اختصاصی خود را در این زمینه توسعه داد. نتیجه‌ی استراتژی حفظ استقلال این بود که هیوندایی ظرفیت و توانایی‌های بومی خود را بیشتر از هر خودروساز دیگر کره ای گسترش داده است و در اتخاذ استراتژی صادراتی خود آزادانه عمل می‌کند.

- سرمایه گذاری مشترک بین کمپانی‌های کره ای و شرکای خارجی تاریخچه خوشایندی برای شرکت‌های کره ای ندارد. شرکای خارجی از پشتیبانی همکاران کره ای خود با فناوری روز دنیا ممانعت و بازارهای خارجی آنها را محدود می‌کردند.
- در حوزه R&D خودروسازان کره‌ای نظیر هیوندایی که اولین گام را برداشته بودند، منابع را به سمت تحقیق و توسعه سوق دادند. اولین گام تحقیق و توسعه در صنعت خودرو کره انطباق دادن و توسعه فناوری خارجی برای دستیابی به حداکثر داخلی‌سازی بود. گام بعدی R&D دستیابی به الزامات طراحی و فناوری موتور خودرو برای پاس کردن استانداردهای آلاینده‌ی آمریکا بود. بطور خاص هیوندایی اولین خودروساز کره‌ای بود که موتور و سیستم انتقال قدرت را مستقلاً تولید کند. هیوندایی در دهه ۹۰ بودجه تحقیق و توسعه خود را بشدت افزایش داد. بطور مثال در سال ۱۹۹۵ ۶۲۵ میلیون دلار در R&D سرمایه گذاری کرد که ۵,۲٪ از درآمد فروش آنها را تشکیل می‌داد. در سال‌های اخیر نیز هیوندایی و کیا در مجموع سالیانه ۳ میلیارد دلار که معادل ۵٪ از فروش سالانه آنها است را در تحقیق و توسعه خرج کرده‌اند تا به موتورهایی با بازدهی مصرف سوخت بالاتر دست پیدا کنند. این هزینه‌های R&D فقط منجر به ارتقای کیفی محصولات نشده است بلکه به خودروسازان کره‌ای کمک کرده است تا حق امتیاز پرداختی به شرکت‌های خارجی که بدلیل استفاده از دانش فنی آنها پرداخت می‌کرده‌اند را نیز کاهش دهند.
- در سال ۱۹۹۸ شرکت هیوندایی با هدف بازسازی چهره خود و همچنین معرفی خود به عنوان یک برند جهانی، اقدام به سرمایه گذاری سنگین در طراحی، ارتقای کیفیت، فرآیند تولید و تحقیقات بلند مدت نمود. همچنین یک گارانتی ۱۰ ساله یا ۱۶۰ هزار کیلومتری برای خودروهایی که در آمریکا می‌فروخت در نظر گرفت.

۱. مقدمه

صنعت خودرو یکی از صنایع پیشران در بین صنایع به شمار می‌رود و تقریباً تمام کشورهای صنعتی و یا کشورهایی که به سمت صنعتی شدن پیش می‌روند به نوعی صاحب صنعت خودرو هستند.

نقش دولت‌ها و سیاست‌گذاری و قاعده‌گذاری آن‌ها در ایجاد و توسعه این صنعت در کشورهای مختلف امری انکارنشده است. حمایت دولت‌ها از صنعت خودرو معمولاً به دلیل جایگاه ویژه این صنعت در اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده کشورها است. همچنین بدلیل خاصیت کشندگی این صنعت که موجب رونق بسیاری از صنایع نظیر قطعه‌سازی، فولاد، مواد پلاستیکی و پلیمری، نساجی و ... دولت‌ها از رونق این صنعت حمایت کرده و در برابر بحران‌ها از صنعت خودروی‌شان حمایت می‌کنند.

در این بین، کشورهای متأخر در صنعت خودرو تجربه‌ای گران‌بها در سیاست‌گذاری صنعتی در حوزه خودرو دارند. کره جنوبی نمونه بارز این کشورهاست. دولت کره جنوبی از ابتدای دهه ۶۰ میلادی سیاست‌گذاری و حمایت ویژه‌ای را از صنعت خودرو در این کشور آغاز کرد و پس از ۲۰ سال صنعت خودرو این کشور صادرات گسترده خود را آغاز کرد و در سال ۲۰۱۴ به تراز تجاری مثبت ۶۰ میلیارد دلار رسید.

تجربه کره جنوبی در قاعده‌گذاری صنعت خودرو از آن جهت برای صنعت خودروی ایران درس‌آموز است که این کشور در شرایطی پا به عرصه رقابت گذاشت که کشورهای قدرتمندی در عرصه جهانی رقابت صنعت خودرو از جمله آمریکا، ژاپن و آلمان حضور داشتند. مطالعه تاریخچه ایجاد و توسعه صنعت خودرو در کره جنوبی این موضوع را روشن می‌کند که یک دولت مقتدر و هوشمند چگونه می‌تواند با حمایت هوشمند و قاعده‌گذاری عاقلانه یک صنعت را در کشور ایجاد و با سیاست جایگزینی واردات و در ادامه آن توسعه صادرات، طی ۳۰ سال به یکی از بازیگران قدرتمند جهانی تبدیل کند.

۲. فضای اقتصاد کلان کره

پس از به قدرت رسیدن رییس جمهور چانگ در اوایل دهه ۶۰ در کره جنوبی، سیاست‌گذاری بسیار متمرکز در اقتصاد کره توسط دولت آغاز شد و با ملی اعلام شدن بانک‌ها در عمل کنترل جدی جریان مالی و اقتصادی در اختیار دولت قرار گرفت. پس از ترور چانگ و انتقال قدرت در ابتدای دهه ۸۰ میلادی، آزادسازی اقتصادی رخ داده و بانک‌ها خصوصی شدند و دولت از سیاست‌های انتخابی به سمت سیاست‌های عملکردی حرکت کرد. پس از آن بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ و بحران مالی جهانی بر اقتصاد کره تأثیرگذار بوده‌اند. اقتصاد کره جنوبی بشدت تحت تأثیر بحران اقتصادی ۲۰۰۹ قرار گرفته و رشد اقتصادی این کشور از ۲٫۳٪ در سال ۲۰۰۸ به ۰٫۳٪ در سال ۲۰۰۹ رسید. هرچند رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت اما اقتصاد کره را در این سال دوباره تحت تأثیر کاهش رشد اقتصادی جهانی قرار گرفت و با افت صادرات مواجه شد. برای سال ۲۰۱۵ دولت کره رشد اقتصادی ۳٫۲٪ را پیش بینی شده است که این پیش بینی کم ناشی از ادامه ضعف مصرف داخلی و همچنین پایین آمدن ارزش ین ژاپن است که باعث پایین آمدن توان رقابت کالاهای صادراتی کره می‌شود زیرا بسیاری از کالاهای صادراتی کره جنوبی از جمله اوازم الکترونیکی و لوازم خانگی دارای رقبای جدی ژاپنی هستند و کاهش ارزش ین باعث رقابتی‌تر شدن کالاهای صادراتی ژاپن می‌شود.

جدول ۱: وضعیت اقتصادی کره از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۴ و پیش بینی تا سال ۲۰۱۷

	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷
رشد تولید ناخالص ملی (رشد اقتصادی)	۲٫۳	۳	۳٫۴	۳٫۲	۳٫۷	۳٫۶
GDP (میلیارد دلار)	۱۲۲۲٫۳	۱۳۰۴٫۵	۱۴۰۴٫۸	۱۴۲۵	۱۵۴۲٫۵	۱۶۵۵٫۷
تولید ناخالص داخلی اسمی سرانه (ده هزار دلار)	۲٫۵	۲٫۶	۲٫۸	۲٫۹	۳٫۰	۳٫۳
نرخ تورم (٪)	۲/۲	۱٫۳	۱٫۳	۰٫۸	۱٫۸	۲٫۵

کشور کره از یک کشور با صنعت ساده در دهه ۶۰ میلادی به یک اقتصاد صنعتی تبدیل شده است. شرکت‌های کره‌ای دارای تجارتی جهانی شده‌اند. قسمت عمده‌ی این رشد ناشی از نقش عمده دولت بوده است که برخی صنایع را برای رشد هدف گذاری کرده است. این حمایت شامل حمایت از فروش داخلی شرکت‌ها (مقاومت در برابر واردات و تعرفه‌گذاری) و همچنین ایجاد دسترسی به سرمایه ارزان قیمت بوده است. این روش‌ها در گذشته به خوبی عمل کرده‌اند اما امروزه بدلیل الحاق کره به بسیاری از پیمان‌ها و سازمان‌ها، این روش‌ها مشکل به نظر می‌رسد. برخی از سازمان‌ها و پیمان‌هایی که کشور کره به آنها پیوسته است عبارتند از:

APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation)

IMF (International Monetary Fund)

OECD (Organization for Economic Cooperation and Development)

UN (United Nations)

WTO (World Trade Organization)

همچنین انعقاد قراردادهای تجارت آزاد با آمریکا، اتحادیه اروپا و به تازگی با کانادا و چین به کاهش موانع تعرفه‌ای و سایر موانع تجارت کره جنوبی کمک شایانی کرده‌اند.

کره جنوبی اقتصاد خود را طوری مدیریت کرده است که از یک کشور وابسته به صنعت و کشاورزی به یک اقتصاد با پیشرانی بخش خدمات تبدیل شود. در سال ۲۰۱۴ بخش خدمات ۵۸٪ از تولید ناخالص داخلی و صنعت و کشاورزی به ترتیب ۴۰ و ۲ درصد را به خود اختصاص داده‌اند. دولت به سختی تلاش کرده است تا سرمایه‌ها را به بخش‌های غیر از ساخت و ساز صنعتی نظیر تحقیق و توسعه در فناوری و بخش درمان و دارو سوق دهد. از منظر اشتغال زایی نیز وضع به همین منوال بوده است. در سال ۱۹۸۰، ۴۳٪ از کارگران در بخش خدمات، ۲۳٪ در صنعت و ۳۴٪ در کشاورزی مشغول به کار بوده‌اند در حالیکه در سال ۲۰۱۳ این اعداد به ترتیب، ۷۰، ۲۴ و ۷ درصد بوده و نرخ بیکاری در کره جنوبی ۳٫۲٪ رسیده است.

هرچند اقتصاد کره از طریق سیاست‌های انبساط مالی دولت پویا و فعال است اما کماکان مسائلی هستند که اقتصاد کره برای رشد درازمدت تضمین شده باید آنها را حل کند. کره جنوبی مانند بیشتر کشورهای در حال توسعه با دغدغه‌هایی نظیر مسن شدن جمعیت و کاهش مالیات مواجه است. اگرچه صادرات باعث رشد اقتصاد کره شده است اما این اتکای جدی به صادرات یک ریسک درازمدت برای این کشور است. زیرا اگر حجم عمده‌ای از درآمد

ملی یک کشور به صادرات گره بخورد، بحران‌های جهانی و رکود در بازارهای صادراتی، به سرعت بر اقتصاد آن کشور اثر می‌گذارد. دغدغه دیگر، اتحادیه‌های کارگری هستند. اتحادیه‌های کارگری کره جزء قوی‌ترین‌ها در دنیا به حساب می‌آیند و نه تنها باعث مشکلاتی برای شرکت‌های داخلی می‌شوند بلکه مانعی برای جذب سرمایه‌های بزرگ خارجی هستند.

ریسک دیگر اقتصاد کره ادامه نقش‌آفرینی جاثوبول^۱ ها در این کشور است. به عنوان مثال شرکت سامسونگ به تنهایی ۱۶٪ از اقتصاد کره را تشکیل می‌دهد. (فروش این شرکت در سال ۲۰۱۳ بالغ بر ۲۱۱ میلیارد دلار بوده است درحالی‌که تولید ناخالص کره ۱۳۰۰ میلیارد دلار بوده است) ابعاد بزرگ این شرکت‌ها فضای فعالیت شرکت‌های کوچک و متوسط را تنگ می‌کند.

۳. تاریخچه مختصر صنعت خودرو کره

تا قبل از سال ۱۹۶۰ و پایان جنگ کره، این کشور یکی از فقیرترین کشورها بود و درآمد سرانه این کشور فقط ۱۰٪ آمریکا بود. شرایط این کشور با به قدرت رسیدن پارک چانگ‌هی^۲ تغییر کرد و اولین برنامه توسعه ۵ ساله این کشور در سال ۱۹۶۰ آغاز شد. در این برنامه دولت روی صنعت خودرو بعنوان یکی از محرک‌های اقتصاد و پیشران توسعه دست گذاشته بود. پس از آن بود که سیاست‌های دولت برای به بلوغ رساندن و تسهیل توسعه‌ی این صنعت آغاز شد.

بین سال‌های ۱۹۴۶ تا ۱۹۵۵ چهار خودروساز کره‌ای که وضعیت امروز صنعت خودرو کره را رقم زده‌اند تشکیل شدند. این شرکت‌ها عبارتند از:

- صنایع موتوری هیوندایی
- صنایع دقیق کیوسئونگ^۳ (کیا)

^۱ شرکت‌های بسیار بزرگ

^۲ Park Chung Hee

^۳ Kyungsung

• خودروسازی شینجین^۱ (دوو)

• کارگاه مونتاژ خودروی ها دونگ – هوآن^۲

در سال ۱۹۵۵ صنعت خودرو کره با تغییراتی که روی یک جیپ نظامی آمریکایی داده شد آغاز بکار کرد که نام آن را sibal گذاشتند.

در سال ۱۹۶۰ خودروسازی شینجین با یک موافقتنامه همکاری تحت لیسانس^۳ با تویوتا آغاز بکار کرد. در همان سال سه شرکت تأسیس شدند. صنایع دقیق کیوسئونگ در سال ۱۹۶۴ شکل گرفت کار خود را با مونتاژ خودرو با همکاری مزدای ژاپن آغاز کرد و بعدها به کیا تغییر نام داد. شرکت دیگر کارگاه مونتاژ خودروی ها دونگ – هوآن و شرکت آخر سآنتر^۴ بود که با نیسان جوینت شد. در سال ۱۹۶۵ شرکت آسیاموتورز^۵ و در سال ۱۹۶۸ شرکت هیوندایی موتورز با همکاری فورد آمریکا آغاز بکار کرد.

در سال ۱۹۷۵ اولین خودرو کره‌ای بنام پونی^۶ ساخته شد.

پس از آنکه در سال ۱۹۷۰ شرکت تویوتا از ادامه همکاری با شرکت شینجین سرباز زد، شرکت General Motor Korea Saehan Motors با قرارداد سرمایه گذاری مشترک (جوینت ونچر) میان جنرال موتورز آمریکا و شینجین در سال ۱۹۷۶ تأسیس شد.

در سال ۱۹۸۲ Daewoo Motor که ترکیب گروه دوو و سی هان موتورز بود تأسیس شد. در همان سال قانون اصول عقلانی در صنعت خودرو^۷ در واکنش به بحران انرژی و بحران اقتصادی داخلی کره به اجرا درآمد. هدف اصلی

۱ Shinjin

۲ Dong-hwan Motor

۳ technical licensing agreement

۴ Saentra Automobile

۵ Asia Motors

۶ pony

۷ Automobile Industry Rationalization Policy

از این دستورالعمل ادغام هیوندایی و دوو با هدف تولید خودرو سواری بود. همچنین فرض شده بود که کیا و آسیاموتورز کامیون های سبک تولید کنند. اما این قانون آنطور که دولت کره انتظار داشت پیش نرفت زیرا جنرال موتورز که ۵۰٪ از سهام دوو را در اختیار داشت قصد تولید یک خودرو با برند و در کلاس جهانی^۱ را داشت در حالیکه هیوندایی به ساخت خودروهای کره‌ای اصرار داشت. به این ترتیب این دستورالعمل در سال ۱۹۸۹ لغو شد. در سال ۱۹۸۰ اولین خودرو صادراتی کره ای به نام پونی توسط هیوندایی به آمریکا صادر شد و بازخورد مثبتی دریافت کرد. در سال ۱۹۸۹ سوناتا^۲ که یک سواری سدان متوسط بود برای صادرات به آمریکا مونتاژ شد. این موضوع قابل توجه است که موفقیت صادرات کره بدلیل تقاضای خودرو ارزان در قسمت پایین بازار بود.

در تصویری که از خودروهای کره‌ای در آمریکا وجود داشت خودروهایی با کیفیت پایین بود. هیوندایی برای زدودن این تصویر، به شدت در توسعه کیفی، طراحی، فرآیندهای ساخت و تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری کرد. در سال ۱۹۹۸ کره شروع به فروش خودرو با گارانتی ۱۰ ساله و ۱۶۰ هزار کیلومتری کرد و توجهات را بسمت کیفیت تولیدات خود متوجه کرد.

در سال ۱۹۹۰ شرکت آسیاموتور در کیاموتورز ادغام شد. شرکت سامسونگ که از سال ۱۹۹۸ شروع به فروش خودرو کرد، در سال ۲۰۰۰ به دلیل مواجهه با مسائل مالی ۷۰٪ از سهام خودروسازی خود را به شرکت رنو فروخت و این شرکت به رنو-سامسونگ تغییر نام داد. در سال ۲۰۰۲ جنرال موتورز سهام دوو را خرید و در سال ۲۰۰۵ شرکت ۱ میلیارد دلاری مونتاژ خودرو خود در آمریکا را ساخت. در حال حاضر ۵ شرکت تولید کننده خودرو سواری و ۲ شرکت مختص تولید خودرو تجاری فعالیت می‌کنند.

1 World car
2 Sonata

۴. مراحل توسعه صنعت خودرو و نقش سیاست‌گذاری و هدایت دولت

صنعت خودرو کره در یک شرایط بسیار متمرکز توسط دولت سیاست‌گذاری می‌شد. وزارت تجارت و صنعت کره (MCI)^۱ مسئولیت اجرای سیاست صنعتی خودرو (AIP)^۲ در کره را به عهده داشت. این وزارتخانه سیاست‌های خود را در قالب هدایت‌های اجرایی^۳ مشابه آنچه وزارت صنعت و تجارت بین‌المللی ژاپن انجام می‌داد، ابلاغ می‌کرد. MCI تنها نهاد قدرتمند برای تنظیم مقررات ورود به بازار و تنظیم شرایط شرکت‌های خصوصی بود. همچنین این وزارتخانه شبیه همتای ژاپنی خود اجرای سیاست‌های تجارت خارجی را برعهده داشت.

دولت کره تلاش‌های گسترده برای پرورش صنعت خودرو خود، به ویژه در مرحله نوزادی این صنعت را به عهده گرفت. در واقع رویکرد دولت کره در این سال‌ها جایگزینی واردات همراه با توسعه صادرات بوده است. در واقع بازار داخلی با سیاست‌های حمایتی دولت از رقابت با خارجی‌ها معاف شده است و هم‌زمان، صادرات با ابزارهای انگیزشی گوناگون تشویق شده است.

مراحل توسعه صنعت خودروی کره را می‌توان در چهار مرحله دسته‌بندی کرد:

۱.۴. ۱۹۶۲-۱۹۶۷: SKD کاری^۴

- داخلی سازی تقریباً صفر: منظور از داخلی‌سازی درصدی از ارزش‌افزوده ساخت قطعات و مجموعه‌های خودرو است که در داخل خاک یک کشور ایجاد شده است.
- قطعات خودرو و فناوری‌های موردنیاز از طریق لیسانس‌های خارجی^۵ و سرمایه‌گذاری مشترک^۶ بدست می‌آید
- ممنوعیت واردات خودرو به کره جنوبی (منع گمرکی)

^۱ Ministry of Commerce and Industry

^۲ Automotive Industrial Policy

^۳ administrative guidance

^۴ Semi-knockdown assembly واردات و مونتاژ مجموعه‌های خودرو

5 foreign licence

6 joint venture

- واردات قطعات و مجموعه های منفصله از ژاپن و آمریکا با تعرفه بسیار پایین و مونتاژ در کره و فروش در بازار داخلی کره
- آغاز حمایت از صنعت خودرو با ارائه سوبسید به قطعه سازان و تشویق خودروسازان به جوینت ونچر با شرکای خارجی
- در ابتدای تأسیس خودروسازان کره‌ای، دولت کره کنترل های سخت گیرانه ای بر واردات خودرو مقرر کرد در حالیکه واردات قطعات با تعرفه آزاد بود. و تولید کننده از مالیات معاف بود. دولت کره یک برنامه ۵ ساله برای افزایش داخلی سازی به ۵۰٪ در نظر گرفت و آن را از طریق کنترل دسترسی خودروسازان به ارز خارجی به دقت اجرا کرد. با در نظر گرفتن حمایت های سنگین و الزامات داخلی سازی و با رشد قطعه سازی داخلی سه شرکت خصوصی دیگر در فاصله سال های ۶۵ تا ۶۹ وارد رقابت برای بازار ۲۰ هزار دستگاه در سال کره شدند.
- طرح صنایع سنگین و صنایع شیمیایی در سال ۱۹۷۳ صنعت خودرو را در گروه صنایع اولویت دار قرار داد.

۲.۴. ۱۹۶۸-۱۹۷۴: CKD کاری^۱

- دوو شروع به تولید با سرمایه گذاری مشترک با جنرال موتورز آمریکا کرد
- هیوندایی شروع به مونتاژ خودروی آمریکایی فورد کورتینا با داخلی سازی ۲۱٪ نمود.
- شرکت کیا شروع به تولید خودرو بریسا^۲ نمود (بر اساس طراحی مزدا ژاپن)
- در سال ۱۹۷۰ دولت برنامه افزایش داخلی سازی از میانگین ۳۸ درصد در سال ۱۹۷۰ را به ۱۰۰ درصد رد خودروهای کوچک نقلیه و برای تمام خودروها در سال ۱۹۷۴ تصویب کرد. با این حال تا سال ۱۹۷۲ فقط ۵۰ درصد دست یافت

^۱ Complete knockdown assembly

^۲ BRISA

- هرچند مشارکت شرکت‌های خارجی مشهود بود ولی دولت تلاش می‌کرد شرکت‌های خارجی را محدود کند و کنترل مدیریتی در دست شرکت‌های داخلی باشد.
- دولت کره به توسعه مستقل علاقه داشت و الزاماتی را برای توسعه مستقل شرکت‌ها وضع کرد. در سال ۱۹۷۳ دولت تمام تولید کنندگان را مکلف کرد تا طراحی مستقل خودرو داشته باشند. در سال ۱۹۷۴ دولت برای تولید کاملاً کره‌ای خودروها برنامه ریزی کرد. پس از این تلاش‌ها خودروسازان کره‌ای بشکل ابتدایی توانایی توسعه مستقل را یافتند.
- دولت خودروسازان را مجبور که حداقل اندازه بنگاه و حداکثر حجم موتور برای خودروهای تولیدی را رعایت کنند. همچنین شرکت‌ها ملزم به اخذ تأییدیه از دولت برای طرح‌های شان شدند. این تأییدیه‌ها به دولت اجازه می‌داد اقتصادی بودن تیراژها را بررسی کند.

۳.۴. ۱۹۷۵-۱۹۸۱: تولید انبوه و افزایش عمق داخلی‌سازی

- بکارگیری تکنیک‌های تولید انبوه^۱ از جمله سیستم تولید تویوتا ژاپن.
- در این دوره زمانی دولت کره برنامه دراز مدت توسعه صنعت خودرو را با سه هدف اعلام کرد:
 - عمق داخلی‌سازی ۸۵ درصدی تا سال ۱۹۷۵
 - ۸۰٪ فروش داخلی در بخش خودروهای کوچک با حجم موتور کمتر از ۱۵۰۰ سی سی باشد
 - میزان صادرات به خارج تا سال ۱۹۸۱ به ۷۵ هزار دستگاه برسد.
- در این دوره به دلیل تغییراتی که در قوانین به وجود آمده بود در حمایت از تولید داخل و تغییر تعرفه شرکت‌ها شرکای خارجی خود را از دست داند و بعضی شرکای خود را تغییر دادند به طور مثال شرکت شینجین همکاری و شراکت با شرکت تویوتا را از دست داد ولی شراکت با جنرال موتورز را بدست آورد.
- نتیجه این دوره تجمیع خودروسازی کره در سه خودروسازی بزرگ هیوندایی، کیا، جنرال موتورز کره بود که در سال ۱۹۷۶ توانستند به عمق داخلی‌سازی ۸۵ درصد برسند.

^۱ Mass production

- در طی رکود جهانی که در اواخر سال ۱۹۷۹ آغاز شد، سخت گیری بر میزان ظرفیت مازاد شرکت ها بیشتر شد. به طوری که دولت کره در آگوست سال ۱۹۸۰ برنامه تقویت صنعت خودرو را اعلام کرد. با این حال جزئیات این برنامه تا جولای سال ۱۹۸۲ تایید نشده بود.

0 اول: خودروهای نقلیه کوچک فقط توسط هیوندایی و Saehan (دوو) تولید شوند.

0 دوم: کیا بر روی خودروهای تجاری کوچک و متوسط متمرکز شود.

0 سوم اتوبوس ها و کامیون ها برای رقابت بین شرکت ها آزاد است.

این اقدامات برای جلوگیری از رقابت بیش از حد و بیش از ظرفیت خودروسازان (و بازار) تغییر کردند و این امر سبب انقباض قابل توجهی در صنعت شد. این دستورالعمل باعث دست یافتن به اقتصاد مقیاس از طریق تمرکز تولید هر نوع خودرو در یک شرکت شد. تولید خودرو سواری در شرکت کیا از ۲۲ هزار دستگاه در سال ۱۹۷۹ به صفر در سال ۱۹۸۴ کاهش یافت و تولید سواری هیوندایی از ۷۲ هزار دستگاه در سال ۱۹۷۹ به ۱۲۳ هزار دستگاه افزایش یافت. این محدودیت برای کیا موتورز تا سال ۱۹۸۷ ادامه داشت.

۴.۴. ۱۹۸۲ به بعد: توسعه محصولات جدید و گسترش صادرات

- تنوع در تولیدات و آغاز تحقیق و توسعه (R&D) داخل کشور کره
- داخلی سازی ۹۷٪
- هیوندایی صادرات به بازارهای آمریکای شمالی را آغاز نمود
- کره در سال ۱۹۷۸، صادرات خودرو را با صادر کردن به آمریکای جنوبی شروع کرد و بیشترین میزان صادرات در این دوره به اتحادیه اروپا بود به طوری که در سال ۱۹۸۲، ۵۲ درصد صادرات خودروی کره را شامل می شد.
- کارخانه های تولید خودرو با ظرفیت تولید سالیانه ۳۰۰ هزار برای هیوندایی و ۱۷۰ هزار برای دوو ساخته شدند و بعد از آن محدودیت تولید خودروهای کوچک در سال ۱۹۸۷ برداشته شد شرکت کیا مدل خود به عنوان Pride را با ظرفیت تولید سالانه ۱۲۰ هزار دستگاه توسعه داد.

- در دهه اول این دوره خودروسازان کره‌ای علاوه بر افزایش میزان ظرفیت خود، میزان بهره‌برداری از این ظرفیت را همگام با افزایش تقاضا و ایجاد بازارهای جدید برای خود نیز افزایش دادند.

جدول ۲: ظرفیت تولید و بهره‌برداری از آن (هزار دستگاه)

۱۹۹۶	۱۹۹۵	۱۹۹۴	۱۹۹۳	۱۹۹۲	۱۹۹۰	۱۹۸۵	
۳۵۳۵	۳۳۶۶	۳۰۵۵	۲۸۷۴	۲۷۹۵	۲۰۶۵	۶۴۲	ظرفیت
۲۸۱۱	۲۵۲۴	۲۲۶۱	۱۹۸۵	۱۶۸۹	۱۲۷۰	۳۷۸	تولید
۷۹,۷	۷۵	۷۳,۶	۶۹,۱	۶۰,۴	۶۶,۷	۵۸,۹	استفاده از ظرفیت

- به دلیل افزایش تولید در داخل و رقابت شدید سه شرکت بزرگ به فکر بدست آوردن دیگر بازارهای دنیا افتادند (اشباع شدن بازار و کاهش سوبسیدهای دولتی).
- میزان صادرات به نحوی بود که در نیمه دهه ۱۹۸۰ میزان صادرات به نیمی از میزان تولید رسید. و همین امر سبب شد که صنعت خودروی کره یکی از بزرگترین صنایع صادرکننده کره محسوب شود.

جدول ۳: روند رشد صادرات خودرو در دهه ۷۰ تا ۹۰

سال	درصد فروش داخلی	درصد صادرات
۱۹۷۶	۹۷,۴۹	۲,۵۱

۱۶,۵۷	۸۳,۴۳	۱۹۷۸
۲۰,۵۱	۷۹,۴۹	۱۹۸۰
۱۲,۶۷	۸۷,۳۳	۱۹۸۲
۱۹,۷۳	۸۰,۲۷	۱۹۸۴
۵۰,۹۳	۴۹,۰۷	۱۹۸۶
۵۳,۱۷	۴۶,۸۳	۱۹۸۸
۲۶,۲۶	۷۳,۷۴	۱۹۹۰
۳۷,۸۸	۶۲,۱۲	۱۹۹۲
۳۱,۹۲	۶۸,۰۸	۱۹۹۴
۴۳,۰۲	۵۶,۹۸	۱۹۹۶
۶۹,۶۹	۳۰,۳۱	۱۹۹۸
۵۳,۸۲	۴۶,۱۸	۲۰۰۰
۵۰,۹۵	۴۹,۰۵	۲۰۰۱

۵. موانع تعرفه ای و غیر تعرفه‌ای واردات

دولت کره برای حفاظت از بازار داخلی خودرو خود تلاش‌های فراوانی انجام داده است که حاصل آن ممنوعیت واردات خودرو در بازه طولانی ۲۵ ساله و پس از آن تعرفه‌گذاری سنگین و به موازات آن وضع موانع غیر تعرفه‌ای برای واردات بوده است. البته تعرفه‌ی واردات خودرو بشکل پلکانی و در یک بازه ۱۰ ساله تعدیل شده است. اخیراً نیز قراردادهای تجارت آزاد با آمریکا و اتحادیه اروپا امضا شده است

۱.۵. تعرفه واردات خودرو

واردات خودرو به کره جنوبی بین سال های ۱۹۶۲ تا ۱۹۸۷ به مدت ۲۵ سال به دلیل ممنوع بوده است. این ممنوعیت با تصویب قانون حمایت از صنعت خودرو در سال ۱۹۶۲ آغاز می شود.

پس از اتمام این ممنوعیت آزادسازی واردات به تدریج آغاز شده است. این آزاد سازی واردات با فشار شرکای تجاری کره از جمله آمریکا انجام شده است. آزاد سازی واردات خودرو به شکل فازبندی شده اتفاق افتاده است. در سال ۱۹۸۶ آزادسازی واردات خودروهای با کاربری خاص، در سال ۱۹۹۷ آزادسازی خودروهای تجاری و در سال ۱۹۸۸ آزادسازی واردات خودروهای سواری اتفاق افتاده است. البته این آزادسازی با تعرفه سنگین بوده است. ممنوعیت واردات خودروهای ژاپنی تا سال ۱۹۹۹ پابرجا بود.

جدول ۵: روند کاهش تعرفه واردات خودرو

تعرفه واردات خودرو در کره										
نرخ	۱۹۸۶	۱۹۸۷	۱۹۸۸	۱۹۸۹	۱۹۹۰	۱۹۹۱	۱۹۹۲	۱۹۹۳	۱۹۹۴	۱۹۹۵
(%)	۶۰	۵۰	۳۰	۲۰	۲۰	۲۰	۱۷	۱۵	۱۰	۸

جدول ۶: تعرفه واردات انواع وسایل نقلیه در سال ۲۰۰۳

محصول	نرخ تعرفه در سال ۲۰۰۳
سواری	۸
کامیون کامیونت و وانت	۹,۶
اتوبوس	۱۰
قطعات سواری و اتوبوس	۸

۲.۵. قرارداد تجارت آزاد با اروپا و آمریکا و تغییرات تعرفه‌ای

۱.۲.۵. تعرفه خودرو در پیمان تجارت آزاد^۱ با آمریکا

پیمان تجارت آزاد میان کره و آمریکا در سال ۲۰۱۲ به اجرا درآمد. بر اساس این پیمان کره جنوبی بلافاصله تعرفه ۸ درصدی واردات خودروهای سواری که از آمریکا وارد می‌شوند را حذف می‌کند (به استثنای دو ردیف تعرفه مربوط به خودروهای هیبریدی و الکتریکی ۸۷۰۳۹۰۱۰ و ۸۷۰۳۹۰۹۰). در مقابل آمریکا فوراً تعرفه ۲,۵ درصدی واردات سواری‌های بنزینی تا حجم موتور ۳۰۰۰ سی‌سی را حذف می‌کند. تعرفه ۲,۵ درصدی خودروهای بزرگ بنزینی با حجم موتور بیش از ۳۰۰۰ سی‌سی و تمام خودروهای سواری دیزلی طی ۳ سال حذف می‌شود. تعرفه ۸ درصدی واردات قطعات کره نیز در برابر حذف تعرفه ۲,۵ درصدی تعرفه قطعات خودرو آمریکا حذف می‌شود.

۲.۲.۵. تعرفه خودرو در پیمان تجارت آزاد با اروپا

مذاکره کنندگان اتحادیه اروپا پیشنهاد کره جنوبی برای لغو فوری تعرفه در برخی از انواع وسایل نقلیه خصوصاً خودروهای کوچک رد کردند. این موضوع بخاطر نگرانی خودروسازان اروپایی از خودروهای هیوندایی-کیا است (خصوصاً مدل‌های النترا و اکسنت) که می‌توانند با حذف تعرفه ۱۰٪ اتحادیه اروپا به این منطقه سرازیر شوند. بنابراین در این پیمان تعرفه گمرکی خودروها در بازه‌ای ۳ تا ۵ ساله بر حسب حجم موتور حذف می‌شوند.

تعرفه ۱۰ درصدی اروپا برای خودروهای کمتر از ۱۵۰۰ سی‌سی طی ۵ سال حذف می‌شود در حالیکه برای خودروهای با حجم موتور بیشتر طی ۳ سال حذف می‌شوند. کره نیز تعرفه ۸ درصدی خود را بر مبنای حجم موتور طی ۳ تا ۵ سال حذف می‌کند. تعرفه ۳ تا ۴,۵ درصدی واردات قطعات در اروپا نیز فوراً در برابر حذف فوری تعرفه ۸ درصدی کره حذف می‌شود.

1 Free Trade Agreement(FTA)

۳.۲.۵. تعرفه کامیون در پیمان تجارت آزاد با اروپا و آمریکا

تعرفه کامیون ها در کره ۱۰٪ در اتحادیه اروپا ۲۲٪ و در آمریکا ۲۵٪ است. تعرفه کامیون های سنگین برای وانت، ون و خودروهای تجاری اعمال می شود در حالیکه SUV ها و مینی ون ها سواری محسوب شده اند. طی پیمان تجارت آزاد با آمریکا تعرفه ۱۰٪ کره فوراً لغو می شود ولی تعرفه ۲۵٪ آمریکا که ۱۰ برابر تعرفه سواری آن است طی ۱۰ سال و در گام های مساوی برداشته می شود.

بر اساس پیمان با اروپا، تعرفه کره بجز چند استثنا که طی ۳ سال حذف می شود فوراً لغو می شود و تعرفه ۲۲ درصدی اروپا بسته به نوع وسیله نقلیه از ۳ تا ۵ سال لغو می شود.

۴.۲.۵. طرح بازگرداندن تعرفه ورودی کالاها به شرکت های صادراتی

تفاوتی که میان قرارداد کره با آمریکا و اروپا وجود دارد، طرح بازگرداندن تعرفه ورودی کالاها به شرکت های صادراتی است. این قابلیت در قرارداد با اروپا وجود دارد و تحت شرایط خاصی این اجازه را می دهد که تعرفه ورودی قطعات به کره که از واردات از سایر کشورها از خودروساز کره ای دریافت می گردد توسط دولت کره به شرکت بازگردانده شود اگر آن خودروساز خودروی مذکور را به اروپا صادر کند. بر اساس این قرارداد خودروسازان کره ای می توانند قطعات خودرو را از کشورهای ارزان قیمت نظیر چین بخرند و زمانی که خودروی دارای قطعه مذکور به بازار اروپا صادر شد، حقوق گمرکی دریافت شده بخاطر آن قطعه به خودروساز بازگردانده می شود. مذاکره کنندگان اروپایی و کره ای توافق کرده اند اگر قطعات وارداتی افزایش قابل توجهی داشته باشند، ۵ سال پس از اجرایی شدن قرارداد این میزان را بررسی و در صورت لزوم بازنگری کنند.

برخی معتقدند واردات قطعات خودرو کره جنوبی از همسایگان ارزان قیمتش نظیر چین در نتیجه ی این توافق می تواند بشدت افزایش یابد و میتواند قیمت رقابتی خودروهای صادراتی کره ای را بهبود بخشد. مثلاً یک قطعه چینی که در خودرو کره ای به اروپا صادر شده است تعرفه ای نمیپردازد در حالیکه همین قطعه اگر بخواهد وارد اروپا شود ممکن است مشمول تعرفه ۱۴ درصدی شود.

۳.۵. موانع غیر تعرفه‌ای

پس از برداشتن ممنوعیت واردات خودرو، کماکان واردات خودرو با محدودیت‌ها و موانع غیر تعرفه‌ای مواجه بود. معمولاً موانع غیر تعرفه‌ای در روش‌های طولانی و هزینه‌بر برای تولیدکنندگان غیر کره‌ای که به کره جنوبی خودرو صادر می‌کنند تاثیر گزار بوده است. در حال حاضر نیز این موانع غیرتعرفه‌ای^۱ اهمیت فزاینده‌ای یافته‌اند زیرا موانع صادرات آمریکا و اروپا به بازارهای کره می‌شوند.

۱.۳.۵. وضع مالیات خاص برای خرید خودروهای خارجی

مالیات‌های مخصوص بر وسایل نقلیه موتوری به عنوان یک مانع دیگر برای فروش خودروهای خارجی در کره جنوبی محسوب می‌شود، به دلیل آنکه این مالیات‌های تاثیر بسیاری بر قیمت نهایی خودرو خواهند داشت. مالیات مصرف، مالیات تحصیلات، مالیات ارزش افزوده، مالیات ثبت و مترو جز این مالیات‌ها می‌باشند که بر خودرو اعمال می‌شود. این مالیات‌ها اغلب بر اساس میزان حجم موتور می‌باشد به طوری که موتورهای با مصرف بیشتر، مالیات بیشتری نیز باید پرداخت کنند (۲۰۰۰ سی سی یا بالاتر) که معمولاً مشمول خودروهای ساخت آمریکا و اروپا می‌شوند. در گزارشی که سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۸ از سیاست‌های تجارتي کره داده اعلام کرده است که «تاثیر مالیات‌های چندگانه خودرو تاثیر نرخ حمایت را به بیش از ۱۲ درصد افزایش داده است» که توسط خودروسازان آمریکایی و اروپایی ناعادلانه بر شمرده شده‌اند.

۲.۳.۵. استانداردهای ایمنی

برای سال‌ها استاندارد‌های ایمنی و محیط زیست کره نگرانی بزرگی برای خودروسازان کره‌ای و اروپایی بوده است. بعضی از این موانع فنی واردات که از اهمیت بیشتری برخوردار بودند شامل دو قلاب در جلو، استاندارد‌های چراغ‌های جلو، پنجره‌های رنگی عقب و تغییرات در تولید گازهای گلخانه‌ای خودروها بود. استاندارد‌های ایمنی و محیط زیست خاصیت انطباق با شرایط مختلف و در نتیجه افزایش هزینه را دارا می‌باشند به همین دلیل شرکت

1 non-tariff barriers(NTBs)

های خودروسازی که در قرار داد تجارت آزاد کره- اروپا و کره-آمریکا قرار دارند این استاندارد ها را عنوان غیر عادلانه می دانند.

به طور کلی دو سیستم برای تنظیم استانداردهای ایمنی وسایل نقلیه موتوری وجود دارد:

۱- استانداردهای ایمنی آمریکا و کانادا که بر اساس سیستم گواهی داخلی است.

۲- در بیشتر کشورهای باقی مانده، استانداردهای ایمنی خودرو بر اساس استاندارد بین المللی بدنه برای تولید

خودرو است که توسط سازمان بین المللی کمیسیون اقتصادی برای اروپا تنظیم شده است.

اما هیچیک از دو روش فوق در کره به کار گرفته نمی شود. راه سومی نیز وجود دارد. کشوری همانند کره جنوبی تطابق با استانداردهای داخلی خود را الزامی می داند که این امر سبب افزایش هزینه برای صادرات خودرو توسط سازنده های خارجی به بازار های نسبتا کوچک تر از بازار کره می شود یا در بعضی از مواقع همچنین سبب تعطیلی تولید کنندگان خارج از بازار می شود.

۱.۲.۳.۵ قانون استاندارد صنعتی

قانون استاندارد صنعتی در سال ۱۹۶۱ تدوین شده است و ۱۱ بار ویرایش شده است. با این حال هسته اصلی این قانون بدون تغییر مانده است. این قانون به تسهیل تجارت بوسیله وضع ضوابط قابل اندازه گیری با زدودن موانع فنی فعالیت صنعتی می پردازد. در این قانون دولت کره تلاش می کند از وجود حداقل های کیفی در تولیدات اطمینان حاصل کند. به این ترتیب همزمان که مصرف کننده خودرو مورد حمایت قرار می گیرد، بشکل همزمان خودروهای کره ای حائز استانداردهای خاصی می شوند و در محیط بین المللی قابلیت رقابت پیدا می کنند.

این قانون سختگیری های زیادی برای واردات وسایل نقلیه در نظر میگیرد از جمله: استانداردهای آلاینده، هزینه بالای واردات و معطل ماندن کالاها و تست های فراوان.

پس از مدتی دولت کره با کاهش برخی از این محدودیت های وارداتی موافقت کرد و در سال های ۱۹۹۵ و ۱۹۹۸ دو یادداشت تفاهم با آمریکا امضا نمود. بر این اساس واردات خودروسازان آمریکایی بر اساس سیستم تأیید استاندارد خودشان انجام می پذیرفت. با این حال کماکان واردات خودرو با شرایط ویژه و با شرایط تبعیضی میان خارجی ها

انجام می‌پذیرفت. با این حال در سال ۲۰۰۴ و پس از ۶ ماه از امضای دومین موافقتنامه، سهم واردات خودرو از بازار کره حدود ۲,۱٪ معادل ۲۳,۳۴۵ دستگاه بوده است.

۳.۳.۵. استانداردهای زیست‌محیطی

استانداردهای حفاظت از محیط زیست یک راه دیگر است یک کشور می‌تواند به وسیله آن مانع واردات شود. خودروهای ساخت آمریکا و اروپا که به کره صادر می‌شوند باید قوانین زیست محیطی کره جنوبی را رعایت کنند که شامل استانداردهای محلی در خصوص تولید گازهای گلخانه‌ای نیز می‌شود.

۴.۳.۵. محدودیت در ایجاد شبکه‌های فروش خودروهای خارجی

منحصر کردن واردکنندگان خودروهای خارجی به واردکنندگان با تعداد زیاد (این امر باعث ایجاد توان کنترل وارد کنندگان را به دولت کره می‌داد زیرا تعداد آنها به دلیل رقابت در بازار و نیاز به واردات زیاد از حد قابل کنترل تجاوز نمی‌کند)

۵.۳.۵. ایجاد فرهنگ "خرید کالاهای کره‌ای"

فرهنگ‌سازی دراز مدت مبنی بر مصرف کالای داخلی و قبیح دانستن مصرف کالای وارداتی، مشکل بزرگی برای واردات در کره جنوبی محسوب می‌شود. بطور مثال دولت کره ممنوعیت تبلیغات در تلویزیون و روزنامه‌ها برای کالای خارجی را در دستور کار داشت. این احساسات ضد واردات آنقدر شدید بود که کره جنوبی و آمریکا برای از بین بردن احساس منفی در خصوص واردات خودرو به کره و از بین بردن فعالیت‌های خاص دولتی و صنعتی در این خصوص فعالیت‌های مشترکی انجام داده‌اند. یادداشت تفاهم سال ۱۹۹۸ بین آمریکا و کره سبب افزایش مقبولیت خودروهای ساخت خارج شد و در نتیجه اجازه بررسی و تغییر سیاست‌های ضد واردات که خرید خودروهای وارداتی را نادرست می‌دانست را داد. خودروسازان خارجی همچون فورد بر این اعتقادند که تعصبات ضد واردات کره جنوبی هنوز پا برجاست.

۵.۳.۶. سایر موانع

این موانع در حال حاضر اشکال گوناگونی دارند که برخی از آنها عبارتند از: نظام نظارتی (رگولاتوری پیچیده)، بوروکراسی زیاد، محدود کردن وام ها

۶. سیاست های توسعه صادرات و پیاده سازی آنها

سیاست های توسعه صادرات در سال ۱۹۶۲ برای جایگزینی با سیاست جایگزینی واردات که از اول دهه ۶۰ اجرا شده بود، معرفی شد. این سیاست ها به عنوان نقطه آغاز بازسازی اقتصاد کره پس از تجزیه شبه جزیره کره بود. این سیاست ها برای فراهم کردن انگیزه و اجبار لازم برای صنعت این کشور و برای تبدیل خودروسازان این کشور از مونتاژکاران کره ای به بازیگران جهانی اتخاذ شد. لازم به ذکر است که در ابتدا مزیت رقابتی خودروسازان کره ای قیمت پایین آن ها بوده است و نه کیفیت بالای آن ها. به همین خاطر پس از یک موفقیت نسبی مقطعی در اوایل دهه ۸۰ میلادی در آمریکای شمالی به خصوص آمریکا، سهم بازار در کشورهای صنعتی را تا حدودی از دست داده و به سمت کشورهای کمتر توسعه یافته رفتند. (در سال ۱۹۹۶ فروش در آمریکا و اروپای غربی به ۴۳٪ از کل فروش صادراتی کاهش یافت).

۱.۶. مشوق های مالیاتی

سیاست مشوق های مالیاتی دو جزء اصلی را دارا بود که عبارتند از: مشوق های مالیاتی عمومی و طرح های بازپرداخت تعرفه ورودی^۱ است. بازپرداخت تعرفه ورودی به قوانینی گفته می شود که طی آن، تعرفه گمرکی که قبلاً برای کالای وارداتی پرداخت شده و آن کالای وارداتی در ساخت کالاهای صادراتی بکار رفته اند، بازگردانده می شود. هدف از این کار کمک به کاهش قیمت تمام شده برای رقابتی کردن کالاهای صادراتی است. در راستای مشوق های عمومی مالیاتی، شرکت های صادراتی طبق قانون کنترل کاهش و معافیت مالیاتی ۱۹۶۱ از تخفیف های مالیاتی

^۱ duty drawback

برخوردار می‌شدند. بطور مثال در سال ۱۹۶۴ دولت کره کاهش ۵۰٪ برای مالیات بر سود شرکت‌های صادراتی اعمال کرد و طرح‌های مالی صادراتی را با بهره پایین به اجرا گذاشت.

علاوه بر این، مزایای مالیاتی نظیر کاهش ۸۰٪ مالیات بر سود که به شرکت‌های صادراتی اعطا شد تا سایر فعالیت‌های تحقیق و توسعه و جریان ورودی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی مورد حمایت قرار گیرد. همچنین از سال ۲۰۰۵ مالیات بر درآمد و سود^۱ در ۱۰ سال اول تأسیس برای مناطقی که سرمایه‌گذاری مسقیم خارجی اتفاق بیفتد اخذ نمی‌شود و همچنین اگر شرکتی محصولات حاصل از نتایج R&D را تولید کند، ۵۰٪ از مالیات فروش آن را معافیت دریافت می‌کند.

از طرف دیگر طرح‌های بازپرداخت تعرفه ورودی برای کاهش قیمت تولیدات صادراتی به اجرا درآمد. بر اساس قوانین مصوب سال ۱۹۹۷، مواد اولیه وارداتی که تا دو سال پس از واردات در تولید کالاهای صادراتی به‌کار بروند جزء این تخفیف قرار می‌گرفتند. نرخ بازپرداخت تعرفه^۲، به‌عنوان میزان تعرفه تخفیف داده شده تقسیم بر میزان صادرات تعریف می‌شود. این شاخص از ۰٫۳٪ در سال ۱۹۷۵ به ۲٫۶٪ در سال ۱۹۹۰ افزایش پیدا کرد و به ۲۷٪ تا سال ۲۰۰۹ رسید.

۲.۶. مشوق‌های مالی

مشوق‌های مالی شامل سیاست اعطای وام، تأمین اعتبار صادرات و بیمه‌های صادراتی می‌شود. سیاست‌های اعطای وام نقش مهمی در تسهیل‌گری برای دسترسی به نرخ‌های بهره پایین‌تر دارند. در طول دهه ۷۰ میلادی، میزان تخفیف در نرخ بهره بانک‌های کره از ۴۰٪ در سال ۱۹۷۵ به بالاتر از ۵۵٪ در سال‌های ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ و ۷۰٪ در سال ۱۹۷۸ رسید. هرچند این مشوق‌های مالی در دهه ۸۰ تغییر کرد. دلیل این تغییر آزادسازی نرخ بهره برای اعطای استقلال مدیریتی و خصوصی‌سازی بانک‌های تجاری است.

^۱ profit and income tax

^۲ drawback rate

علاوه بر این، امور مالی مربوط به صادرات مقدار زیادی سوبسید نرخ بهره بانکی با حمایت‌های بانک صادرات-واردات کره و بانک‌های تجاری کره دریافت می‌کردند. نرخ بهره برای امور مالی صادرات در طول سال‌های ۱۹۹۸ و ۱۹۹۹ تنها ۳٪ بود که بسیار کمتر از نرخ بهره سایر فعالیت‌ها بود که در بازه ۸٫۵٪ تا ۲۰٪ قرار داشت. در کنار این تخفیفات، صدور ضمانت‌نامه‌های صادراتی اهمیت ویژه‌ای داشته است. بدهی شرکت‌ها که به امور صادراتی آن‌ها مربوط بوده است توسط صندوق ضمانت اعتبار کره^۱ KCGF تا سقف ده میلیارد وون (۹ میلیون دلار) ضمانت بازپرداخت داشته است. جمع این بدهی‌های ضمانت شده در سال ۲۰۰۷ بالغ بر ۴٫۶ هزار میلیارد وون بوده است.

ابزار حمایتی دیگر بیمه‌های صادراتی بوده است که از طریق تصویب قانون بیمه صادرات در سال ۱۹۶۹ به افزایش صادرات کمک کرده است. (بیمه در برابر خطرات احتمالی) بعداً، صندوق بیمه صادرات EIF^۲ برای حمایت از اجرای قانون بیمه صادرات تأسیس شد. این صندوق در سال ۲۰۰۸ هزار و پانصد میلیارد وون (۱٫۳ میلیارد دلار) انباشت سرمایه داشته است. همچنین در سال شرکت ۱۹۹۲ شرکت بیمه صادرات کره^۳ KEIC حمایت‌های مشوق صادرات تأسیس شد.

۳.۶. ایجاد مناطق آزاد تجاری و دیگر سازمان‌های حمایتی

مناطق آزاد تجاری، مناطقی بیرون از مرزهای گمرکی هستند که از الزامات و اقتضائات گمرکی مستثنی هستند. در این مناطق سازوکارهای وارداتی معافیت تعرفه‌های وارداتی و تخفیفات مالیاتی شامل مالیات بر ارزش افزوده و مالیات شرکت‌ها اعمال می‌شود. برای ورود به مناطق آزاد، باید بیش از ۵۰٪ از فروش شرکت صادرات باشد و میزان سرمایه‌گذاری باید بیش از ۵۰ میلیون وون باشد

^۱ Korea Credit Guarantee Fund یک موسسه عمومی اعتباری است که در سال ۱۹۷۶ راه اندازی شد. هدف از تأسیس این صندوق حمایت از توسعه متوازن اقتصاد ملی از طریق ارائه وثائق برای تعهدات شرکت‌های کوچک و متوسط که برای امور مالی وثیقه مناسب ندارند است.

^۲ Export Insurance Funds

^۳ Korea Export Insurance Corporation

تعداد زیادی سازمان‌های حمایتی نیز در این راستا تأسیس شده است. انجمن تجارت بین‌المللی کره^۱ KITA و آژانس توسعه سرمایه‌گذاری و تجارت کره KOTRA^۲ برای کمک به شرکت‌ها جهت غلبه بر موانع صادراتی نظیر موانع انگیزه‌ای، اطلاعاتی و عملیاتی راه‌اندازی شده‌اند. KOTRA که در سال ۱۹۶۲ راه‌اندازی شده است نقش سازمان توسعه تجارت ملی را بوسیله‌ی تسهیل‌گری صادرات از طریق تبلیغ و ترویج شامل بررسی بازارهای خارجی و مذاکره برای توسعه کسب و کار ایفا می‌کند. تا سال ۲۰۰۹ بالغ بر ۱۰۰ مرکز تجاری کره در ۷۳ کشور دایر کرده است. در نهایت انجمن تولیدکنندگان خودرو کره KAMA^۳ در سال ۱۹۷۴ برای تسهیل‌گری و حمایت از صنعت خودرو تأسیس شد.

۴.۶. ارزان فروشی در خارج برای توسعه صادرات

علاوه بر این دولت خودروسازان را تشویق کرد که برای توسعه صادرات قیمت خودروهای صادراتی را بسیار ارزان در نظر بگیرند و در ازای آن به طرق مختلف توسط دولت تأمین شوند. در این راستا خودروی پونی که اولین خودرو صادراتی کره بود در سال ۱۹۷۹ با قیمت تمام شده ۳۷۰۰ دلار، در بازار داخلی کره به قیمت ۵۰۰۰ دلار به فروش می‌رسید در حالیکه در بازارهای صادراتی ۲۲۰۰ دلار فروش رفت.

۵.۶. اجازه واردات خودروهای لوکس و اجازه دسترسی به ارز

خودروسازان برای تشویق به صادرات، سوبسیدهای فراوان صادراتی دریافت کردند از جمله دسترسی به اعتبارات و اجازه واردات قطعات منفصله خودروهای لوکس و فروش در بازار داخلی که سود فراوانی برای آن‌ها داشت. تعداد این نوع واردات به عملکرد صادراتی خودروساز بستگی داشت.

^۱ Korea International Trade Association(KITA)

^۲ Korea Trade-investment Promotion Agency

^۳ Korean Automobile Manufacturers Association

مشوق دیگری که دولت برای صادرات در نظر گرفت این بود که اجازه دسترسی به ارز خارجی به شرکت‌هایی داده می‌شد که بتوانند اهداف صادراتی خود را انجام دهند. خودروسازان کره‌ای برای این که بتوانند تولید رقابتی داشته باشند نیاز به واردات فناوری‌های خارجی و در نتیجه نیاز به دسترسی به ارز خارجی^۱ با نرخ ترجیحی داشتند.

۶.۶. جمع بندی سیاست توسعه صادرات

رشد و توسعه صادرات صنعت خودرو در کره مدیون مداخلات برنامه‌ای دولت و سیاست‌های دولت از جمله سیاست‌های صادراتی است. اولین صادرات صنعت خودرو، صادرات ۶ دستگاه خودرو در قبال دریافت موز از اکوادور بوده است. اگرچه ۱۰ سال بعد هیوندایی موفق به صادرات خودروی اکسل به آمریکای شمالی شد. می‌توان گفت سیاست‌های صادرات محور از ۲ جهت به رشد سریع صنعت خودرو کره کمک کرد: اقتصاد مقیاس و افزایش بهره‌وری و ارتقای صنعت.

در ابتدای حرکت صنعت خودرو در کره بدلیل کوچک بودن تقاضای داخلی، صنعت خودرو از مقیاس غیراقتصادی تولید رنج می‌برد. بنابراین تنها راه ادامه حیات این صنعت توسعه صادرات بود. خصوصاً صادرات به بازارهای بزرگی نظیر آمریکا. در سال ۱۹۸۵ کمتر از ۳۵٪ از تولیدات خودرو کره صادر شده است در حالیکه این عدد در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۱۲ به ترتیب ۵۰٪ و ۷۰٪ بوده است.

از طرف دیگر با سوق دادن شرکت‌ها بسمت صادرات و رقابت در بازارهای خارجی، شرکت‌ها خواه یا ناخواه مجبور به ارتقای کیفیت، فناوری و ظرفیت تولید به منظور دراختیار گرفتن بازار هدف هستند.

^۱ preferential allocations of foreign exchange

۷. سایر ابزارهای سیاست‌گذاری دولت در صنعت خودرو

در فصل‌های چهار تا شش این گزارش به روند تاریخی سیاست‌گذاری دولت کره در صنعت خودرو پرداخته شد و ابزارهای مختلف سیاستی در جهت اجرای سیاست جایگزینی واردات و هم‌زمان با آن توسعه صادرات مورد اشاره قرار گرفت. در این فصل به سایر ابزارهای حمایتی و کنترلی دولت اشاره می‌شود.

۱.۷. سیاست‌گذاری پولی مالی دولت کره در دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی

در دهه ۸۰ کمیسیون‌های اقتصادی در دولت کره بسیار قدرتمند و ذی‌نفوذ بوده اند. سیاست‌گذاری اقتصادی کره با مشخصه‌ی "تمرکز سیاست‌گذاری" شناخته می‌شد. انجمن برنامه‌ریزی اقتصادی کره (EPB)^۱ از مهمترین این نهادها بود. EPB یک نهاد فرا وزارتخانه‌ای بود و تنها کمیسیون در کابینه بود که توسط معاون نخست وزیر اداره می‌شد. این نهاد وظایف و اختیارات سیاست‌گذاری چند وزارتخانه را در خود متمرکز کرده بود. از جمله وزارت امور مالی و وزارت کشور. EPB یک کمیته مانیتورینگ صنعت تشکیل داد و جلسات منظمی تشکیل داد تا بر اجرای سیاست‌های اقتصادی نظارت کند. کنترل‌های مالی EPB فراگیر بود و از طریق نظارت بر وزارت امور مالی، کنترل موثری بر بخش بانکی و تصمیم‌گیری بر نحوه تخصیص منابع داشت.

EPB در سال ۱۹۶۲ سیاست پولی حاکم بر وزارت امور مالی را ابلاغ کرد. طبق این بخشنامه EPB قادر است مصوبات انجمن‌های پولی را تغییر دهد و بر تخصیص ارز خارجی نظارت کند. در اوایل دهه ۶۰ میلادی دولت بانک‌های تجاری را ملی اعلام کرد و بانک‌ها برای سرمایه‌شان نیازمند بانک توسعه کره^۲ KDB بودند. این وابستگی برای خرید اوراق قرضه صادر شده توسط KDB و همینطور برای اختصاص اعتبار به شرکت‌ها با ضمانت‌های وام از سوی KDB بود. دولت استفاده از سیاست اعطای وام برای حمایت از صادرات و ترویج و توسعه صنایع سنگین و شیمیایی را در دهه ۹۰ در دستور کار قرار داده بود و همین امر ابزار قدرتمندی برای معماری و تشکیل ساختار صنعت خودروی کره بود.

^۱ Korean Economic Planning Board

^۲ Korean Development Bank

علاوه بر این، وام‌های خارجی نیز توسط دولت کانالیزه و هدایت می‌شد. شرکت‌های کره‌ای که علاقه‌مند به دریافت وام از بانک‌های خارجی بودند مجبور به اخذ مجوز از EPB بودند. این یک سیاست‌گذاری مهم از سوی EPB بود زیرا اعتبارات خارجی منبع مهمی برای تشکیل سرمایه و اعتبارات کره به حساب می‌آمد.

یکی از ابزارهای کنترل دولت بر شرکت‌های خودروسازی کنترل منابع مالی بود. ابزار اول کمک‌های مالی بود که خود دولت مستقیماً به خودروسازان اعطا می‌کرد که هیوندایی این کمک‌ها را تا سال ۱۹۸۹ دریافت می‌کرد. ابزار کنترل دوم این بود که شرکت‌ها نیاز داشتند تا دولت برا آنها ضمانت‌نامه صادر کند تا بتوانند از بانک‌های خارجی وام بگیرند که این موضوع دولت را قادر می‌ساخت تا تأمین اعتبار شرکت‌ها را رصد و کانالیزه کند.

۲.۷. اصلاح ساختار شرکت‌های خودرویی

دولت کره به فراخور زمان و با توجه به شرایط از جمله بحران‌های مالی اصلاحات ساختاری را بر روی شرکت‌ها اعمال کرده است. از جمله پیشنهادات ادغام شرکت‌ها و همچنین پیشنهادات برای تمرکز تولید هر نوع خودرو در یک شرکت خاص برای ایجاد اقتصاد مقیاس

در سال ۱۹۷۲، درسراسر کشور کارخانه‌های کوچک و بزرگ مونتاژ خودرو بسته شد.

در سال ۱۹۸۰ دولت کره "یکپارچگی (متحد کردن) صنعت خودرو" را آغاز کرد.

در سال ۱۹۸۱، برنامه "اقدامات عقلانی (اصولی) صنعت خودرو" را مطرح کرد.

در سال ۱۹۹۰ دولت کره، استراتژی گروه‌های بزرگ در صنعت خودرو را پیشنهاد داد.

۳.۷. سیاست ایجاد و توسعه جاثوبول‌ها^۱

با توجه به اینکه ساختارهای سازمانی خودروسازان کره‌ای بر اساس مفهوم جاثوبول‌ها پایه‌گذاری شده است، شناخت مفهوم جاثوبول‌ها ضرورت پیدا می‌کند. جاثوبول‌ها شرکت‌های بزرگی هستند که طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها

^۱ chaebols

(حتی از کشاورزی گرفته تا کشتی‌سازی) را انجام می‌دهند. این شرکت‌ها برای اولین بار در دهه ۲۰ میلادی، زمانی که کره تحت قوانین ژاپن اداره می‌شد معرفی شدند. به‌همین خاطر ساختار جاثوبول‌های کره‌ای (نظیر صنعت خودرو کره خصوصاً در گام‌هایی اولیه) شبیه به کیرتسوها^۱ ژاپنی است.

در این مرحله (دهه ۸۰ میلادی) دولت کره بنگاه‌ها را به ادغام‌های افقی و عمودی در قالب جاثوبول‌ها تشویق می‌کرد. بطور مثال فعالیت‌های هیوندایی بشدت گوناگون است و فعالیت‌ها و شرکت‌های غیرخودرویی این جاثوبول عبارتند از: مهندسی و ساخت هیوندایی، تجارت دریایی هیوندایی، صنایع سنگین هیوندایی، شرکت مالی و شرکت الکترونیک هیوندایی. برخی شرکت‌ها هم به صنعت خودرو مربوط می‌شوند. بعنوان یک مثال از ادغام عمودی: شرکت Mando Machinery قبل از بحران مالی آسیا در ۱۹۹۷ یکی از بزرگترین قطعه‌سازان کره‌ای بود. اگرچه، به دلیل مشکلات مالی فوق‌العاده‌ای که Mando در طول بحران تجربه و در آستانه ورشکستگی به علت قرض گرفتن بیش از حد و سرمایه‌گذاری غیر بادوام مجبور به بازسازی شد. از آن زمان، این شرکت به شرکت‌های کوچکتر شکسته شده است و قطعه‌سازان حاصله توسط سرمایه‌گذاران خارجی خریداری شده است.

۴.۷. ساختار مالیات خودرو در کره جنوبی

در کره جنوبی بر یک خودرو ۱۱ نوع مالیات اعمال می‌شود. ۵ نوع در زمان خرید خودرو، ۲ نوع به عنوان مالیات سالانه مالکان خودرو و ۴ نوع مالیات بر مصرف سوخت خودرو. ۱۵٪ از درآمد مالیاتی دولت کره ناشی از مالیات خودرو است. این نظام مالیاتی به دولت اجازه می‌دهد تا توانایی مدیریت انگیزه و سیاست‌گذاری را دارا باشد.

خودرو بالاترین درآمد مالیاتی را برای دولت کره به دنبال داشته است. این میزان برابر ۳۷ هزار میلیارد وون (۳۳,۴ میلیارد دلار) و ۱,۱۵٪ از درآمد مالیاتی در کره در سال ۲۰۱۲ است.

جدول ۷: سهم مالیات خودرو از کل درآمد مالیاتی کره

^۱ Keiretsus

	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲
درآمد مالیاتی از خودرو(هزار میلیارد وون)	۳۶	۳۴	۳۷
سهم از مالیات ملی و محلی	۸/۱۶	۷/۱۴	۱/۱۵

جدول ۸: ساختار مالیات خودرو در کره

مالیات	نرخ			
مالیات مصرف شخصی	کمتر از ۱۰۰۰ سی سی معاف است			مالیات در زمان خرید خودرو
	تا ۲۰۰۰ سی سی معادل ۵٪ قیمت کارخانه			
	بیش از ۲۰۰۰ سی سی معادل ۶٪ قیمت کارخانه			
مالیات آموزش	معادل ۳۰٪ مالیات مصرف شخصی			
مالیات بر ارزش افزوده	معادل ۱۰٪ قیمت خرده فروشی			
مالیات اکتساب خودرو	خودروهای شخصی: ۵-۷ درصد از قیمت خرده فروشی			
(شامل مالیات ثبت و شماره گذاری سابق)	خودروهای مربوط به کسب وکار: ۴درصد از قیمت خرده فروشی			
اوراق قرضه	معادل ۰ تا ۲۰٪ از قیمت خرده فروشی			
مالیات خودرو	کمتر از ۱۰۰۰ سی سی ۸۰ وون بر هر سی سی			مالیات سالانه مالکان خودرو
	۱،۰۰۱-۱،۶۰۰ سی سی: ۱۴۰ وون بر هر سی سی			
	بیش از ۱۶۰۰ سی سی: ۲۰۰ وون بر هر سی سی			
	معادل ۳۰٪ مالیات خودرو			
مالیات آموزش				

معادل ۴۷۵ وون بر هر لیتر	بنزین بدون سرب	محیط زیست و انرژی و حمل و نقل	مالیات مصرف سوخت	مالیات بر مصرف سوخت خودرو
معادل ۳۴۰ وون بر هر لیتر	دیزل			
معادل ۲۲۵ وون بر هر کیلوگرم	LPG			
معادل ۱۵٪ مالیات مصرف سوخت	مالیات آموزش			
معادل ۲۶٪ مالیات محیط زیست انرژی حمل و نقل	مالیات سوخت موتوری			
معادل ۱۰٪ قیمت خرده فروشی سوخت	مالیات بر ارزش افزوده			

۵.۷. برنامه اسقاط و بازیافت خودرو در کره جنوبی

دولت کره یک برنامه آزمایشی مشوق‌های مالیاتی را در ماه می ۲۰۰۹ در نظر گرفت که طی آن مالیات خودروهای تازه خریداری شده نسبت به مالیت خرید خودروهایی که قبل از ۱۹۹۹ تولید شده‌اند تخفیفاتی دریافت می‌کند. بر این اساس کسی که یک خودرو نو خریداری کند و خودرو قدیمی را رها کند معافیت ۷۰ درصدی از مالیات مصرف^۱، مالیات خرید خودرو و مالیات ثبت (یا شماره گذاری) خودرو^۲ دریافت می‌کند که جمع آن‌ها معادل حدود ۲۰۰۰ دلار است. کسانی شامل این قانون می‌شدند که در زمان اعلام این برنامه مالک خودرو مستعمل بوده‌اند. خودرو جدید باید طی حداکثر ۲ ماه پس از اسقاط یا فروش خودرو قدیمی واجد شرایط خریداری شود. علاوه بر این در سال ۲۰۰۹ یک معافیت مالیاتی برای خریداران خودروهای هیبریدی در نظر گرفته شد که برای اخذ این معافیت نیازی به اسقاط نبود.

^۱ Consumption tax

^۲ Car registration tax

برنامه اسقاط خودرو باعث شد تا فروش خودرو در کره در سال ۲۰۰۹ ۲۳٪ نسبت به سال ۲۰۰۸ رشد کند درحالیکه فروش خودرو در بیشتر کشورها (بدلیل بحران جهانی مالی) با افت مواجه بود. بعنوان مثال فروش خودرو در آمریکا در سال ۲۰۰۹ ۲۱٪ کاهش داشت.

بیشتر خودروسازان کره‌ای خصوصاً هیوندایی-کیا از این برنامه منتفع شدند اما شرکت جنرال موتورز-دوو از این افزایش بهره‌مند نشد.

برای گسترش بازیافت خودروهای فرسوده خودروسازان کره‌ای حق استفاده از سرب جیوه کادمیم و کروم در فرآیند تولید را ندارند. همچنین خودروسازان مکلفاند اطمینان حاصل کنند که شرکت‌های اسقاط خودرو از روش‌های کارآمد اسقاط استفاده کنند و ضریب بازیافت را بعد از سال ۲۰۱۵ به ۹۵٪ برسانند.

۸. نقش دولت در ریل‌گذاری همکاری صنعت خودرو کره با خودروسازان جهانی و اثر آن بر توسعه بازار و توسعه فناوری

۱.۸. نقش بحران مالی در تغییر مالکیت خودروسازان از بومی به جهانی

با رو به وخامت رفتن شرایط اقتصادی کره و همچنین عدم توانایی دولت در قرض‌دهی^۱، ابتدا کیا و سپس ساینگ یانگ و بعد از آن سامسونگ موتور و سرانجام سومین جائبول بزرگ کره یعنی دوو مورد حمایت دولت در مقابل طلبکاران قرار گرفتند. این موضوع برای دولت کره یک امر غیر مطلوب بود. گزینه‌های پیش‌روی دولت کره دو جنبه ملی و بین‌المللی داشتند. در راه اولی از لحاظ ملی، با حمایت دولت شرکت‌ها از بدهکاری خارج می‌شدند ولی این امر در زمانی که سیستم مالی کشور بسیار مورد نیاز است و بر دولت فشارهای بین‌المللی است تا نقش خود را از اقتصاد کمرنگ کند بسیار سخت است. راه حل دیگر آن بود که کمپانی‌ها یکی پس از دیگری اعلام ورشکستگی کنند. این راه بیشتر مورد قبول اقتصاد دانان داخلی بود اما اقتصاد دانان لیبرال به دلیل آنکه یک صنعت

^۱ debt-servicing

انحصاری داخلی ایجاد می‌شد با آن مخالف بودند. راه حل های بین المللی بر این نکته تاکید داشتند که اجازه خرید دارایی های خودروسازان ورشکسته را به خودروسازان خارجی بدهند.

در اواسط سال ۲۰۰۱ سه شرکت خارجی کنترل سه تولید کننده کره ای را به دست گرفتند (دوو، سانگ یانگ و سامسونگ). در همین زمان دایملر کرایسلر ۱۰ درصد از سهام هیوندایی که تنها شرکت کاملاً داخلی بود را تصاحب می‌کند و پس از مدت زمان کوتاهی شرکت رنو ۷۰ درصد از سهام شرکت سامسونگ را خریداری می‌کند.

جدول ۹: تغییر سهامداری شرکت های خارجی در خودروسازان کره ای در اثر بحران مالی ۱۹۹۷

قبل از بحران		بعد از بحران
دوو		جینرال موتورز
هیوندایی	میتسوبیشی ۴,۸٪	دایملر کرایسلر ۱۰٪
	میتسوبیشی ۴,۸٪	
کیا	فورد ۹,۴٪	گروه هیوندایی ۵۱٪ (هیوندایی موتور ۴۰٪)
	مزدا ۶,۷٪	
	هیوندایی موتور ۵٪	
سامسونگ	شرکت سرمایه گذاری پن	رنو ۷۰٪
	پسفیک ۳۱٪	
	گروه سامسونگ ۱۹,۹٪	
	میسک کریدیتور ۱۰٪	
سانگ یانگ	دایملر-بنز ۲,۴٪	تاتاموتورز هند ۷۰٪

۲.۸. بررسی روند سرمایه گذاری خارجی در خودروسازان و قطعه سازان کره ای

خودروسازان و قطعه سازان کره ای از افزایش ورود FDI به کره سود بردند. شرکت های چندملیتی دارایی های گوناگونی مثل سرمایه و فناوری را به شعب خود در کره سرازیر کردند. این تغییر در ساختار صنعت خودرو در کره فرصت هایی را برای قطعه سازان کره ای برای افزایش صادرات در شبکه های جهانی ایجاد کرد. اما در چند سال آخر منتهی به سال ۲۰۰۵ میزان سرمایه گذاری مستقیم خارجی در کره کاهش پیدا کرد که دلیل این موضوع رقابت

شدید با چین و برخی مشکلات بازار کار در کره بود. علاوه بر این ساختار ضعیف تأمین‌کنندگان قطعات در کره باعث شد سرمایه‌گذاران محل‌های دیگری را برای حضور انتخاب کنند. چین گزینه‌ی ویژه‌ای هم از جهت وسعت بازار و هم از جهت دستمزد پایین کارگران بود.

از طرف دیگر صنعت خودرو در کره طی دهه ۹۰ رشد فوق‌العاده سریعی پیدا کرد. اما این رشد سریع باعث ایجاد بدهی‌های فراوانی برای خودروسازان کره‌ای شد تا جایی که آنها را نسبت به رکود بازار حتی قبل از بحران مالی در آسیا آسیب‌پذیر کرد. میانگین نسبت بدهی (میزان بدهی تقسیم بر دارایی شرکت) خودروسازان کره‌ای در سال ۱۹۹۵ به ۴۱۶٪ و در سال‌های بعد به ۵۳۰٪ رسید که این عدد به میزان قابل توجهی بیش از عدد بدهی کل شرکت‌های تولیدی کره که ۳۰۰٪ بود. شرکت سامسونگ موتورز معتقد بود قیمت ۲٫۵ میلیارد دلاری که برای احداث کارخانه اش در میانه دهه ۹۰ با فناوری تحت لیسانس نیسان پرداخته است بسیار بیش از قیمت عادلانه بازار بوده است. سانگ یانگ و کیا ادعا کردند که از عملیات تولید خودرو در سال‌های دهه ۹۰ سود نکرده‌اند. برخی آنالیزهای مالی نیز حاکی از عدم سوددهی خودروسازی دوو بوده است.

در سال‌های قبل از توسعه یافتگی صنعت خودرو در کره، این کشور به فناوری خارجی وابسته بودند اما در بیشتر موارد این دانش فنی مورد نیاز را از طریق قراردادهای لیسانس تأمین می‌کردند و نه پذیرش سرمایه‌گذاری منتج به سهامداری. این موضوع در مورد هیوندایی بیش از سایر شرکت‌ها مصداق داشت و در برابر هرگونه مشارکت خارجی که استقلال شرکت را محدود می‌کرد ایستادگی می‌نمود. مشارکت خارجی در سهامداری شرکت هیوندایی به کمتر از ۵٪ محدود بود که متعلق به شرکت میتسوبیشی ژاپن بود. کیا موتورز وابستگی بیشتری به شرکای خارجی داشت اما مجموع سهام خارجی‌ها در کیا تنها به ۱۷٪ رسید (۹٫۴٪ فورد آمریکا، ۶٫۷٪ مزدا ژاپن). شرکت دوو برخلاف معمول کره‌ای‌ها وارد یک جوینت ونچر ۵۰-۵۰ با جنرال موتورز آمریکا شد اما این شراکت در سال ۱۹۹۳ از هم پاشید. دلیل این موضوع نارضایتی فزاینده‌ی دوو از عدم تمایل جنرال موتورز در موافقت با طرح‌های بلندپروازانه خارجی دوو بود.

سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت قطعه‌سازی نیز محدود بود. خودروسازان علاقه مند بودند قطعات را خودشان تولید کنند و در مقابل، قطعاتی که از لحاظ فناوری پیچیده‌ود یا ظرفیت قطعه‌سازان جوابگو نبود را، وارد کنند. زمانی

که تولیدکنندگان خارجی تصمیم به سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه‌سازی کره گرفتند دولت آن‌ها را مجبور کرد با شرکت‌های کره‌ای وارد جوینت ونچر شوند. این موضوع دو پیامد داشت. اول این‌که شرکت‌های خارجی علاقه‌ای برای گسترش فناوری‌های بالای خود در کره نداشتند. زیرا از نشت تکنولوژی به شرکت میزبان هراس داشتند. دوم آن‌که شرکت‌های خارجی قادر به سازماندهی تولید به روشی که خودشان علاقه داشتند، نبودند. دلیل این ناتوانی فقدان مدیریت‌شان بر فرآیندهای کارگری و مدیریت مستقیم عملیات تولید است.

۳.۸. اثرات سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بر خودروسازان کره‌ای

هرچند خارجی‌ها خودروسازان ورشکسته کره‌ای را به قیمت ارزان خریدند ولی بعدها سرمایه مناسبی را به آن‌ها تزریق کردند. رنو و جنرال موتورز پول‌های زیادی به شعبات خود در کره تزریق کردند. رنو در فاصله ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۵ سالانه حدود ۱۰۰ میلیون دلار برای ارتقای تحقیق و توسعه در شرکت رنو-سامسونگ هزینه کرد.

از طرف دیگر با توجه به اینکه خودروسازان خارجی نظیر رنو و جنرال موتورز از آخرین پیشرفت‌های فناوری و پلتفرم در کره استفاده می‌کنند مقدمات توسعه صادرات بوجود می‌آید.

۴.۸. بررسی روش شرکت‌های کره‌ای در انتقال فناوری از خودروسازان جهانی

رشد سریع صنعت خودروی کره و به خصوص افزایش سهم ساخت داخل بسیار وابسته به مهارت کمپانی‌های کره‌ای و مهندسان آن‌ها در کسب، جذب، پیاده‌سازی و توسعه فناوری‌های وارداتی می‌باشد. ظرفیت فناوری متنوعی در میان کمپانی‌ها وجود دارد.

سرمایه‌گذاری مشترک بین کمپانی‌های کره‌ای و شرکای خارجی تاریخچه خوشایندی برای شرکت‌های کره‌ای ندارد. شرکای خارجی از پشتیبانی همکاران کره‌ای خود با فناوری روز دنیا ممانعت و بازارهای خارجی آن‌ها را محدود می‌کردند. عدم تمایل کمپانی‌های ژاپنی و آمریکایی برای تامین فناوری‌های روز شاید از آنجا نشأت می‌گرفت که آن‌ها از کنترل خارج شدن شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک خود که در آن‌ها سهم اقلیت را داشتند واهمه داشتند، به خصوص در کشوری که به عدم رعایت حقوق مالکیت معنوی بدنام است. با در اختیار گرفتن سهام حداکثری شرکت‌های سامسونگ و دوو توسط شرکت‌های رنو و فورد این مشکل می‌توانست برطرف شود ولی برای

هیوندایی و شریکش یعنی دایملرکرایسلر، این مساله هنوز مشکل ساز بود، و این امر را می‌توان در مدیریت بازارهای جدید مشاهده کرد.

۱.۴.۸. تجربه هیوندایی

استراتژی‌های متنوعی در میان کمپانی‌های کره ای برای جذب فناوری موجود است. هیوندایی یک شیوه خاص خود دارد که بر اساس این روش وابستگی به هر شریکی از بین می‌رود. این روش به دلیل حفظ استقلال مدیریتی و دستیابی استقلال فناورانه توسط تحقیق و توسعه انتخاب شده بود. در روزهای اولیه، بعد از فسخ شراکت نامطلوب با فورد، هیوندایی همکاری با فولکس‌واگن، رنو و آلفا رومئو را به خاطر حفظ مدیریت مطلوبی که به دنبالش بود رد کرد. اگر چه میتسوبیشی بعد از تصاحب ۱۰٪ از سهام هیوندایی در سال ۱۹۸۱ مهم‌ترین شریک هیوندایی شد ولی هیوندایی کنترل مدیریتی خود بر بنگاه را از دست نداد و از جست و جو برای منابع فناوری جایگزین دست برنداشت. هیوندایی در توسعه فناوری که از استراتژی خودش سرچشمه می‌گرفت بسیار موفق بود، در این استراتژی فناوری‌های مختلف به صورت‌های مختلف و از منابع متفاوت جذب و سپس با ادغام آنها به محصولی منتج می‌شد که مختص هیوندایی است. تا سال ۱۹۸۵ هیوندایی مجوز(لیسانس) استفاده از ۵۴ فناوری خارجی را از ۸ کشور متفاوت به نام خود ثبت کرد. زمانی که تامین کنندگان خارجی علاقه ای به ارائه فناوری‌های پیشرفته موتور خودرو به هیوندایی نداشتند، این شرکت موتور اختصاصی خود را در این زمینه توسعه داد. نتیجه‌ی استراتژی حفظ استقلال این بود که هیوندایی ظرفیت و توانایی‌های بومی خود را بیشتر از هر خودروساز دیگر کره‌ای گسترش داده است و در اتخاذ استراتژی صادراتی خود آزادانه عمل می‌کند.

با توجه به تجارب بدست آمده از فضای شدید رقابتی خارجی، خودروسازان کره‌ای نظیر هیوندایی که اولین گام را برداشته بودند، منابع را به سمت تحقیق و توسعه سوق دادند. فناوری و نوآوری اهمیتی حیاتی برای خودروسازانی که قصد رقابت دارند دارد. اولین گام تحقیق و توسعه در صنعت خودرو کره انطباق دادن و توسعه فناوری خارجی برای دستیابی به حداکثر داخلی‌سازی بود. گام بعدی R&D دستیابی به الزامات طراحی و فناوری موتور خودرو برای پاس کردن استانداردهای آلاینده‌ی آمریکا بود. هیوندایی در دهه ۹۰ بودجه تحقیق و توسعه خود را بشدت افزایش داد. بطور مثال در سال ۱۹۹۵ ۶۲۵ میلیون دلار در R&D سرمایه گذاری کرد که ۵,۲٪ از درآمد فروش

آن‌ها را تشکیل می‌داد. در سال‌های اخیر نیز هیوندایی و کیا در مجموع سالیانه ۳ میلیارد دلار که معادل ۵٪ از فروش سالانه آن‌ها است را در تحقیق و توسعه خرج کرده‌اند تا به موتورهای با بازدهی مصرف سوخت بالاتر دست پیدا کنند. این هزینه‌های R&D فقط منجر به ارتقای کیفی محصولات نشده است بلکه به خودروسازان کره‌ای کمک کرده است تا حق امتیاز پرداختی به شرکت‌های خارجی که بدلیل استفاده از دانش فنی آن‌ها پرداخت می‌کرده‌اند را نیز کاهش دهند.

۲.۴.۸. تجربه دوو

مدیریت همکاری به‌وسیله شرکای خارجی سبب تحمیل محدودیت‌های شدیدی بر دیگر مونتاژ کنندگان شد. یک نمونه برجسته دوو است که جنرال موتورز آمریکا ۵۰٪ سهام شرکت را از سال ۱۹۷۸ تا پایان ۱۹۹۲ دارا بود. مدیریت و کنترل شرکت حاصل از همکاری جنرال موتورز و دوو یعنی جنرال موتورز کره (GMK) تا پایان سال ۱۹۸۲ در دستان GM بود، به همین دلیل GM تصمیم‌گیر در خصوص منابع فناوری بود و جای تعجب ندارد که که فناوری مورد نیاز به طور کامل از امپراطوری خود GM تامین می‌شد. در مقایسه با هیوندایی، دوو میزان اندکی در توسعه محصول و روش‌های تولید سرمایه‌گذاری کرد در نتیجه کارایی دوو بسیار پایین‌تر از رقیب مستقل خود بود.

حتی بعد از سال ۱۹۸۲، یعنی زمانی که دوو کنترل مدیریت شرکت حاصل از سرمایه‌گذاری مشترک را بدست آورد، وابستگی طرف کره‌ای به همکاری خارجی همچنان بسیار مشهود بود. محصولات اصلی دوو از محصولات شرکت اپل که متعلق به GM بود نشأت گرفته بودند؛ این محصولات در کره به عنوان فناوری‌های منسوخ شده محسوب می‌شدند. این درحالی است که تصمیم در خصوص مقاصد صادراتی هنوز در اختیار GM بود. عدم موافقت GM بر ایجاد بازار در اروپای شرقی موجب تسریع فسخ همکاری این دو شرکت در سال ۱۹۹۲ شد. متعاقباً دوو برای جبران زمانی که در همکاری با جنرال موتورز تلف کرده بود، تصمیم بر پیروی از استراتژی هیوندایی مبنی بر چند منبع کردن مراجع فناوری خود گرفت. دوو موتورهای از شعبه‌ی استرالیایی جنرال موتورز، سیستم انتقال قدرت از ZF آلمان و از ژاپن خریداری کرد. همچنین این شرکت یک مرکز تحقیقاتی در Worthing انگلستان با

بیش از ۳۰۰ کارمند راه اندازی کرد با هدف اینکه به فناوری‌های روز اروپا دسترسی پیدا کند. دوو ظرفیت فناورانه خود را به مرور زمان افزایش داده ولی با این حال بر تامین کنندگان خارجی برای قطعات ضروری بسیار وابسته بود.

۳.۴.۸. تجربه کیا و سامسونگ

تاریخچه عملکرد شرکت کیا حالتی بینابین نسبت به دو شرکت هیوندایی و دوو است. به عنوان یک شرکت با تجربه در تولید موتورسیکلت و کشنده و اتوبوس، کیا توانست قطعه سازی داخلی خود را به میزان قابل توجهی در سال ۱۹۸۰ رشد دهد. با این وجود، مدل‌های اصلی صادرات آن به طور کامل وابسته به فناوری (شبکه فروش) مزدا بود و مانند دوو در خصوص تصمیم گیری بازار، وابسته به همکار خارجی خود بود، به طور مثال شکست فورد در فروش محصولات و ایجاد رضایتمندی در آمریکا سبب شد تا کیا شبکه فروش خود را در آمریکا در سال ۱۹۹۳ راه اندازی کند.

سامسونگ موتور به عنوان آخرین شرکت وارد شده در صنعت خودروسازی کره فرصت بسیار کمی برای رشد و شکوفایی شایستگی فناورانه خود در مدت زمان بین تاسیس تا تعطیلی داشت. این شرکت تامین فناوری خود را منحصرا وابسته به شریک ژاپنی خود یعنی نیسان کرده بود.

نقش دولت در پرورش استقلال و توسعه فناوری در صنعت قطعه سازی نقش برجسته تری داشت است به نحوی که به این بخش یارانه نیز تعلق می گرفته است. تاکید دولت بر ساخت کارخانه‌های صنعتی تحت لیسانس و یا دیگر قرار دادهای همکاری با شرکت‌های مطرح خارجی در قبال سرمایه گذاری مستقیم خارجی‌ها بود. با این حال وابستگی به فناوری همکار خارجی همچنان بالا بود. در خلال سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۶ کارخانه‌های قطعه سازی کره، ۲۱ سرمایه گذاری مشترک و ۱۶۰ قرارداد لیسانس داشتند که ۶۰٪ آنها با کمپانی‌های ژاپنی بود.

۹. وضعیت فعلی صنعت خودرو در کره جنوبی

صنعت خودرو در بین تمام صنایع کره رتبه ی اول را در اشتغال زایی ، حجم ارزش تولیدات و ارزش افزوده دارد.

جدول ۱۰: سهم صنعت خودرو از کل اشتغال‌زایی و تولید صنعتی

۲۰۱۲	ارزش افزوده		حجم		اشتغال	
	(میلیارد دلار)		تولید (میلیارد)		زایی	
	۲۰۱۱		۲۰۱۱ (دلار)		۲۰۱۲	
۴۸	۴۶	۱۵۸	۱۵۴	۳۰۱	۲۸۸	صنعت خودرو
۱۱,۱	۱۰,۶	۱۱,۶	۱۱,۴	۱۰,۹	۱۰,۷	سهم از کل صنعت (%)

صنعت خودرو در کره جهت گیری صادراتی دارد. میزان صادرات این صنعت به ۷۱,۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۲

مواد شیمیایی	ماشین آلات	نیمه هادی ها	فرآورده	صنعت خودرو	
			های	(خودرو و	
			نفتی	قطعات)	
۴۸,۴	۴۶,۴	۵۷,۱	۵۲,۸	۷۴,۷	حجم صادرات (میلیارد دلار)
۸,۷	۸,۳	۱۰,۲	۹,۴	۱۳,۴	سهم از کل صادرات

جدول ۱۱: جایگاه صادرات محصولات صنعت خودرو در بین سایر صنایع

رسید که ۱۳,۱٪ از صادرات ملی کره را به خود اختصاص داده است که در این زمینه رتبه اول را داراست. در ادامه به بررسی مهم ترین آمارها و متغیرهای فعلی صنعت خودرو کره پرداخته می شود.

۱.۹. آمار تعداد ناوگان و سرانه مالکیت

در سال‌های اخیر سرانه مالکیت خودرو که به‌عنوان تعداد خودرو به‌ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت تعریف می‌شود در کره جنوبی افزایش یافته است و در سال ۲۰۱۳ به ۳۸۶ خودرو به‌ازای هر ۱۰۰۰ نفر رسیده است که البته این عدد با سرانه مالکیت کشورها توسعه یافته اروپایی و آمریکا که سرانه مالکیت بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ را دارا هستند، فاصله دارد.

جدول ۱۲: آمار تعداد ناوگان خودرو و سرانه مالکیت

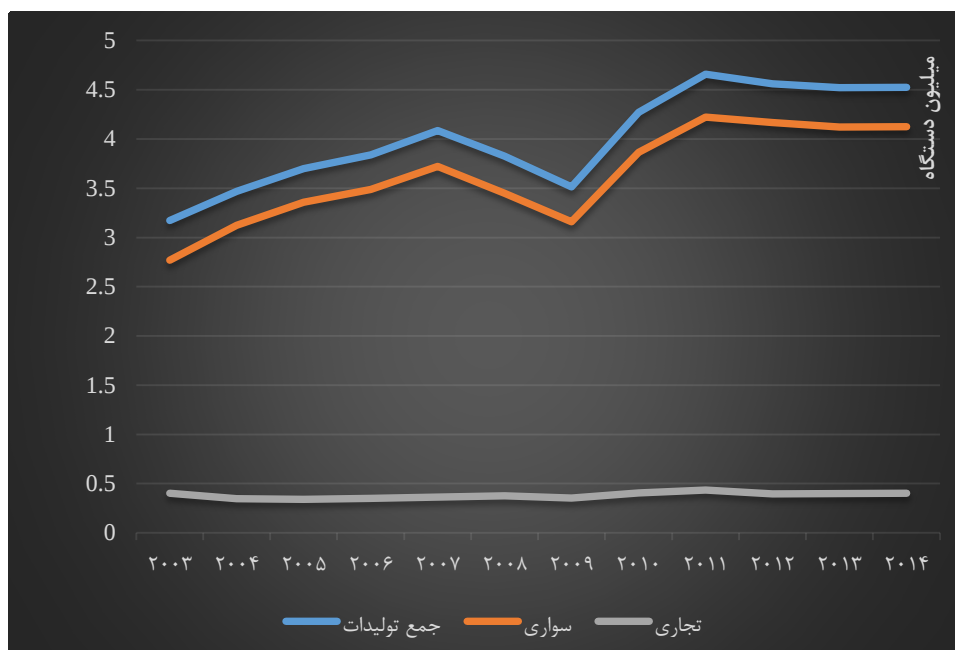
۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹		
۱۸,۲۸	۱۷,۸۲	۱۷,۴۳	۱۶,۹۷	۱۶,۴	تعداد(میلیون)	خودروهای شخصی
۲,۶	۲,۲	۲,۷	۳,۵	۳,۲	نرخ رشد	
۱,۱۳	۱,۰۵	۱,۰۱	۰,۹۷	۰,۹۳	تعداد(میلیون)	خودروهای تجاری
۷	۴,۱	۳,۸	۴,۷	۲,۱	نرخ رشد	
۱۹,۴	۱۸,۸۷	۱۸,۴۴	۱۷,۹۴	۱۷,۳۳	تعداد(میلیون)	جمع
۲,۸	۲,۴	۲,۸	۳,۶	۳,۲	نرخ رشد	
۵۰,۲۲	۵۰	۴۹,۷۸	۴۹,۴۱	۴۹,۱۸	(میلیون نفر)	جمعیت
۳۸۶	۳۷۷	۳۷۰	۳۶۳	۳۵۲	تعداد خودرو به ازای ۱۰۰۰ نفر	سرانه مالکیت

۲.۹. آمار تولید خودرو در کره

کشور کره جنوبی پس از چین، آمریکا، ژاپن و آلمان در رده پنجم بزرگترین خودروسازان جهان از لحاظ تیراژ تولید قرار دارد. میزان تولیدات خودرو در کره جنوبی از ۳,۲ میلیون دستگاه در سال ۲۰۰۳ به حدود ۴,۵ میلیون دستگاه در سال ۲۰۱۴ رسیده است که رشد قابل توجهی را نشان می‌دهد. همانطور که در جدول ۵ دیده می‌شود خودروهای سواری عمده تولیدات صنعت خودرو کره را شامل می‌شود و سهمی حدود ۹۲٪ از تولیدات را دربرمی‌گیرد.

جدول ۱۳: آمار تولید خودرو به تفکیک سواری و تجاری

سال	جمع تولیدات (میلیون)	سواری (میلیون)	تجاری (میلیون)
۲۰۰۳	۳,۲	۲,۸	۰,۴
۲۰۰۴	۳,۵	۳,۱	۰,۳
۲۰۰۵	۳,۷	۳,۴	۰,۳
۲۰۰۶	۳,۸	۳,۵	۰,۳
۲۰۰۷	۴,۱	۳,۷	۰,۴
۲۰۰۸	۳,۸	۳,۴	۰,۴
۲۰۰۹	۳,۵	۳,۲	۰,۳
۲۰۱۰	۴,۳	۳,۹	۰,۴
۲۰۱۱	۴,۶	۴,۲	۰,۴
۲۰۱۲	۴,۶	۴,۲	۰,۴
۲۰۱۳	۴,۵	۴,۱	۰,۴
۲۰۱۴	۴,۵	۴,۱	۰,۴



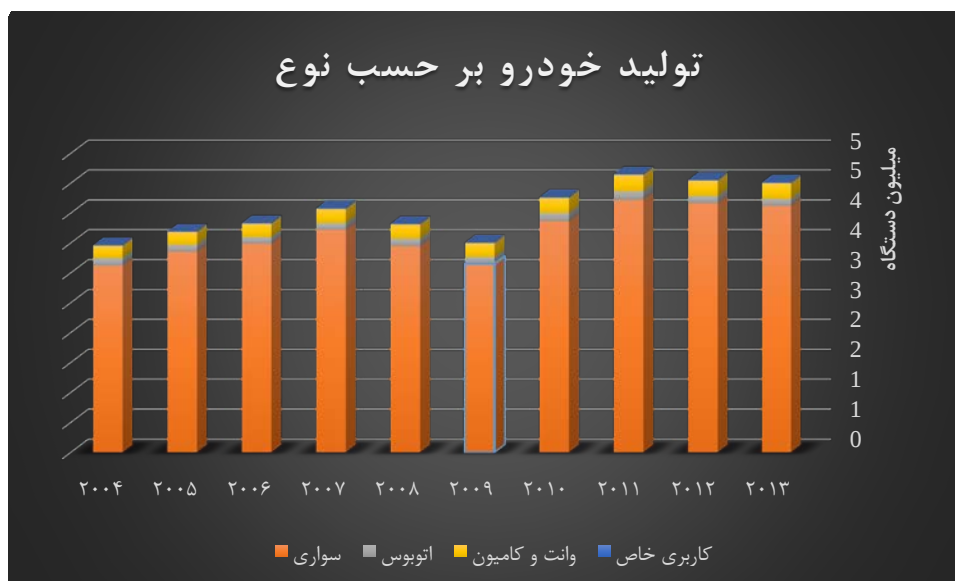
نمودار ۱: روند تولید خودرو در خاک کره به تفکیک تجاری و سواری

۱.۲.۹. تولید خودرو به تفکیک بنگاه و نوع خودرو

در حال حاضر ۵ خودروساز (تولید کننده سواری و تجاری) در کره مشغول به فعالیت هستند. این شرکت‌ها همان ۵ شرکت اولیه نیستند و در این مدت ۵۰ ساله حذف و ادغام و تأسیس اتفاق افتاده است. هیوندایی و کیا موتورز که با خرید سهام کیا توسط هیوندایی، عملاً ادغام شده‌اند، جنرال موتورز کره، رنو-سامسونگ و سانگ یانگ که تیراژ تولید آن‌ها در سال ۲۰۱۳ به ترتیب ۱,۹ میلیون، ۱,۶ میلیون، ۷۸۰ هزار، ۱۳۰ هزار و ۱۴۳ هزار دستگاه است. مجموع تیراژ تولید خودرو در خاک کره در سال ۲۰۱۳ حدود ۴,۵ میلیون خودرو بوده است.

جدول ۱۴: آمار تولید خودرو به تفکیک شرکت تولید کننده و نوع وسیله نقلیه

۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸		
۱,۸۵	۱,۹	۱,۸۹	۱,۷	۱,۶	۱,۶۷	جمع (میلیون)	هیوندایی
۱,۶	۱,۶	۱,۶	۱,۴۶	۱,۳	۱,۴	سواری (میلیون)	
۹۸	۱۰۶	۱۳۰	۱۲۲	۹۷	۱۰۴	اتوبوس (هزار)	
۱۵۸	۱۵۷	۱۶۹	۱۵۶	۱۵۳	۱۵۱	کامیون (هزار)	
۱,۴	۱,۶	۱,۶	۲	۲	۰,۸	کاربری خاص (هزار)	
۱,۶	۱,۶	۱,۶	۱,۴	۱,۱	۱	جمع (میلیون)	کیا موتورز
۱,۵	۱,۴۸	۱,۴۷	۱,۳	۱,۰۶	۰,۹۷	سواری (میلیون)	
۱,۶	۱,۵	۱,۶	۱,۶	۸	۱,۳	اتوبوس (هزار)	
۸۶	۸۷	۹۲	۸۴	۶۹	۷۴	کامیون (هزار)	
۱۳	۱۱	۱۱	۱۰	۹	۸,۶	کاربری خاص (هزار)	
۷۸۲	۷۸۵	۸۱۰	۷۴۴	۵۳۲	۸۱۳	جمع (هزار)	جنرال موتورز کره
۷۵۷	۷۶۸	۷۹۵	۷۲۷	۵۲۱	۷۹۴	سواری (هزار)	
۱۴	۱۱	۱۰	۱۰	۶,۵	۱۳	اتوبوس (هزار)	
۱۱	۶,۶	۵,۷	۶	۴	۶	کامیون (هزار)	
۱۳۰	۱۵۴	۲۴۴	۲۷۵	۱۹۰	۱۸۸	جمع (هزار) فقط سواری	رنو- سامسونگ
۱۴۳	۱۱۹	۱۱۳	۸۰	۳۴	۸۱	جمع فقط سواری	سانگ یانگ
۳,۸	۲,۷	۳	۳	۴	۴,۸	جمع (هزار)	دوو باس
۱۰	۹,۳	۹,۳	۹	۸	۱۰,۷	جمع (هزار)	تاتا-دوو
۸,۷	۸	۸,۴	۸	۷,۳	۸	کامیون (هزار)	
۱,۷	۱	۰,۸	۰,۹	۰,۸	۲	کاربری خاص (هزار)	



نمودار ۲: روند تولید خودرو به تفکیک نوع وسیله نقلیه

۲.۲.۹. تولید خودروسازان کره ای در خارج از کشور

خودروسازان کره ای (گروه هیوندایی-کیا) در سال ۲۰۱۳ حدود ۴,۱ میلیون دستگاه خودرو در خطوط تولید خود در کشورهای چین، آمریکا، هند، چک، اسلواکی، روسیه، برزیل و ترکیه تولید کردند.

جدول ۱۵: آمار تولید خودروسازان کره ای در خارج از خاک کره

جمع (میلیون)		کشور
۲۰۱۳	۲۰۱۲	
۱,۵۹	۱,۳۴	چین
۰,۷۷	۰,۷۲	آمریکا
۰,۶۳	۰,۶۴	هند
۰,۳۱	۰,۲۹	اسلواکی

چک	۰,۳۰	۰,۳۰
روسیه	۰,۲۲	۰,۲۳
برزیل	۰,۰۳	۰,۱۷
ترکیه	۰,۰۹	۰,۱۰
جمع	۳,۶۴	۴,۱۱

۳.۹. آمار صادرات و واردات خودرو و تراز تجاری

در طی پنج سال گذشته کره به یک صادرکننده بزرگ خودرو تبدیل شده است بطوریکه دوسوم از محصولات تولیدی در این کشور صادر می‌شوند. قبلاً صادرات بدلیل اشباع بازار داخلی و فقدان وجود کارخانه های خودروسازان کره ای در خارج از کشور یک الزام و اجبار بود در حالیکه هم اکنون بخاطر انعقاد قراردادهای تجارت آزاد (FTA)^۱ توسط کره و سایر کشورها که باعث صفر شدن تعرفه واردات خودرو از کره می‌شود، صادرات خودروی کره رونق گرفته است.

۱.۳.۹. میزان صادرات خودرو

جدول ۱۶: آمار صادرات خودرو از خاک کره

سال	تعداد صادرات (میلیون دستگاه)
۲۰۱۳	۳,۱
۲۰۱۲	۳,۲
۲۰۱۱	۳,۱
۲۰۱۰	۲,۸

^۱ Free trade agreement

۲,۱	۲۰۰۹
۲,۷	۲۰۰۸
۲,۸	۲۰۰۷
۲,۷	۲۰۰۶
۲,۶	۲۰۰۵
۲,۴	۲۰۰۴
۱,۸	۲۰۰۳



نمودار ۳: روند صادرات خودرو

۲.۳.۹. تراز تجاری صادرات و واردات صنعت خودرو (میلیارد دلار)

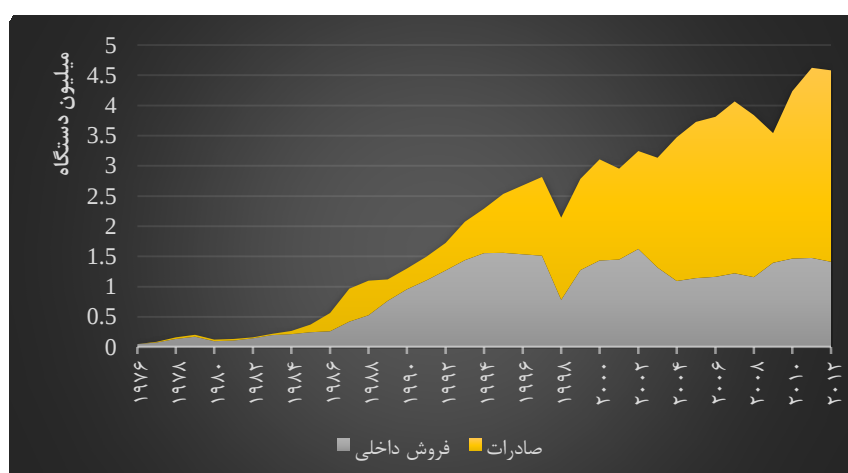
تراز تجاری صادرات و واردات خودرو در کره جنوبی همواره مثبت بوده است و از مثبت ۱۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به حدود ۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت. تراز تجاری صنعت قطعه سازی خودرو نیز از ۰,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به ۲۰,۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت.

جدول ۱۷: تراز ارزی صنعت خودرو کره به تفکیک خودرو و قطعات

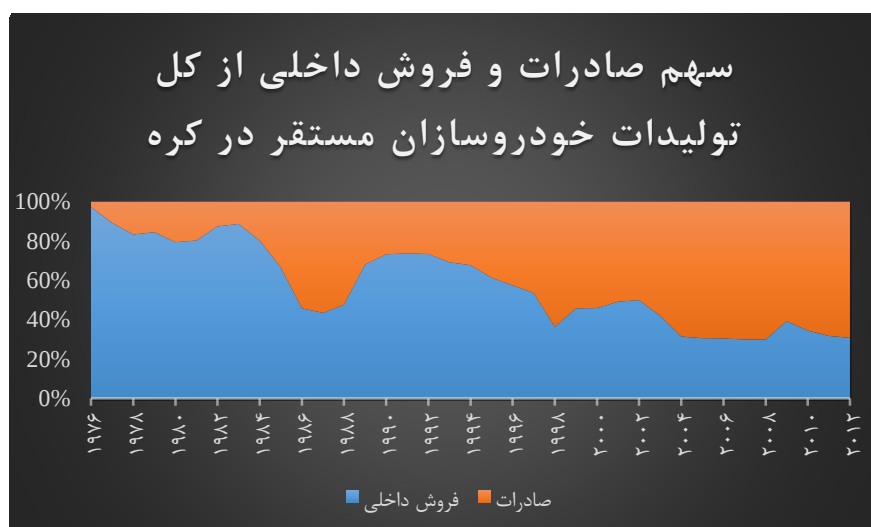
سال	تراز ارزی کل خودرو	تراز ارزی قطعات خودرو	تراز ارزی کل صنعت خودرو
۲۰۰۱	۱۲,۹	۰,۶	۱۳,۵
۲۰۰۲	۱۳,۹	۰,۵	۱۴,۴
۲۰۰۳	۱۸	۱,۸	۱۹,۸
۲۰۰۴	۲۵,۳	۳,۱	۲۸,۴
۲۰۰۵	۲۷,۸	۵,۴	۳۳,۲
۲۰۰۶	۳۰,۵	۶,۸	۳۷,۲
۲۰۰۷	۳۴,۱	۸,۴	۴۲,۵
۲۰۰۸	۳۱,۸	۹,۶	۴۲,۴
۲۰۰۹	۲۳	۸,۳	۳۱,۳
۲۰۱۰	۳۲	۱۳,۹	۴۵,۹
۲۰۱۱	۴۰,۸	۱۷,۲	۵۸
۲۰۱۲	۴۱,۶	۱۹,۰۵	۶۰,۶
۲۰۱۳	۴۲	۲۰,۳	۶۲,۳
۲۰۱۴	۳۹,۴	۲۰,۷	۶۰,۱

۳.۳.۹. سهم صادرات و فروش داخلی از جمع تولیدات خودروسازان کره ای

همان‌طور که در فصل قبل مفصلاً شرح داده شد، صنعت خودرو با سیاست‌های مشوق صادرات که توسط دولت اتخاذ شد از میانه دهه ۷۰ میلادی رویکرد صادراتی به خود گرفت. در حال حاضر حدود ۷۰٪ از خودروهای تولیدی در خاک کره صادر می‌شود و این عدد بجز عدد تولید خودروسازان کره‌ای در خارج از کره است.



نمودار ۴: روند فروش داخلی و صادرات خودرو کره



نمودار ۵: درصد صادرات از کل تولید خودرو کره

۴.۳.۹. سهم واردات از بازار کره جنوبی

جدول ۱۸: سهم واردات از بازار کره جنوبی

سهم (%)	۲۰۱۳	سهم (%)	۲۰۱۲	سهم (%)	۲۰۱۱	
۸۹,۵%	۱,۳۸	۹۱,۳%	۱,۳۹	۹۲,۹%	۱,۴۷	خودروهای داخلی (میلیون)
۱۰,۵%	۰,۱۶	۸,۸%	۰,۱۳	۷,۱%	۰,۱۱	واردات (میلیون)
۱۰۰%	۱,۵۴	۱۰۰%	۱,۵۳	۱۰۰%	۱,۵۸	جمع (میلیون)

۱۰. خلاصه و جمع بندی

همانطور که در طول گزارش تأکید شد، دولت کره بعد از بوجود آوردن بازار تضمینی به وسیله تعرفه ها و یا ممنوعیت واردات، فعالیت های بازسازی و هدایتگری خود را انجام داد، زیرا معتقد بود که با حمایت های بی چون و چرا و اعطای مزیت های نسبی و یا مطلق، برای حرکت صنعت به سمت اهداف بلندمدت با شتاب مناسب انگیزه کافی تولید نمی شود، درواقع حمایت ها انگیزه اولیه و شرایط ادامه حمایت ها و یا قوانین متحول کننده منطقی

مجاب کننده شرکت ها می باشند. در ادامه خلاصه ای از مهم ترین نکات این مطالعه، شامل وقایع مهم و اثرگذار در صنعت خودرو کره، روند سیاست گذاری و قاعده گذاری دولت کره و روند توسعه فناوری بنگاه های خودروسازی جمع آوری شده است.

۵- صنعت خودرو کره از کجا شروع کرد و به کجا رسید؟

- در دهه اول حیات صنعت خودرو در کره جنوبی ۵ شرکت خودروساز (مونتاژکننده) تأسیس شد، علی رغم محدودیت جدی در فروش و کوچک بودن بازار کره جنوبی، دولت کره به بهانه اقتصاد مقیاس تعداد خودروسازان را محدود نکرد. البته این سیاست برای آغاز حیات این صنعت اتخاذ شد و در فاصله حدود ۲۰ سال از شکل گیری صنعت خودرو در کره (دهه ۸۰) دولت اصلاحات ساختاری را برای شرکت ها در نظر گرفت.

- در حال حاضر ۵ خودروساز (تولید کننده سواری و تجاری) در کره مشغول به فعالیت هستند. این شرکت ها همان ۵ شرکت اولیه نیستند و در این مدت ۵۰ ساله حذف و ادغام و تأسیس اتفاق افتاده است. هیوندایی و کیا موتورز که با خرید سهام کیا توسط هیوندایی، عملاً ادغام شده اند، جنرال موتورز کره، رنو-سامسونگ و سانگ یانگ که تیراژ تولید آن ها در سال ۲۰۱۳ به ترتیب ۱,۹ میلیون، ۱,۶ میلیون، ۷۸۰ هزار، ۱۳۰ هزار و ۱۴۳ هزار دستگاه است. مجموع تیراژ تولید خودرو در خاک کره در سال ۲۰۱۳ حدود ۴,۵ میلیون خودرو بوده است که ۳,۱ میلیون دستگاه از آن (حدود ۶۹٪) صادر شده است.

- خودروسازان کره ای (گروه هیوندایی-کیا) در سال ۲۰۱۳ حدود ۴,۱ میلیون دستگاه خودرو در خطوط تولید خود در کشورهای چین، آمریکا، هند، چک، اسلواکی، روسیه، برزیل و ترکیه تولید کردند.

- تراز تجاری صادرات و واردات خودرو در کره جنوبی همواره مثبت بوده است و از مثبت ۱۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به حدود ۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت. تراز تجاری صنعت قطعه سازی خودرو نیز از ۰,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به ۲۰,۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت.

۶- دولت کره برای رسیدن به این رشد چه سیاست هایی را در طول ۵۰ سال گذشته به اجرا گذاشت؟

- دولت کره در طول ۵۰ سال گذشته به شدت از بازار داخلی خودرو خود در برابر واردات محافظت کرده است. واردات خودرو به مدت ۲۵ سال (۱۹۶۲ تا ۱۹۸۷) ممنوع بوده است. واردات خودرو از ژاپن تا سال ۱۹۹۹ ممنوع بوده است. پس از رفع ممنوعیت واردات خودرو، تعرفه گذاری ۶۰٪ انجام شد و به شکل پلکانی طی حدود ۱۰ سال به ۸٪ کاهش یافت. با این حال موانع غیر تعرفه ای نظیر مالیات ها، استانداردهای سخت گیرانه ایمنی و زیست محیطی، محدودیت در ایجاد شبکه فروش و ... باعث شد سهم واردات از بازار خودرو کره در حدود ۲ الی ۳ درصد محدود بماند. پس از امضای قراردادهای تجارت آزاد با اتحادیه اروپا و آمریکا و تسهیل واردات، سهم واردات در بیشترین حالت به ۱۰٪ در سال ۲۰۱۳ رسید.
- دولت کره به توسعه مستقل خودروسازان علاقه مند بود. بنابراین اجازه نمی داد خودروسازان جهانی، خودروسازان کره ای را تحت کنترل بگیرند و میزان سهام شرکت های خارجی در خودروسازان

کره‌ای حداکثر در سقف ۱۰ الی ۱۵ درصد قرار داشت. مشارکت خارجی در سهامداری شرکت هیوندایی به کمتر از ۵٪ محدود بود که متعلق به شرکت میتسوبیشی ژاپن بود. کیا موتورز وابستگی بیشتری به شرکای خارجی داشت اما مجموع سهام خارجی‌ها در کیا تنها به ۱۷٪ رسید (۹,۴٪ فورد آمریکا، ۶,۷٪ مزدا ژاپن). شرکت دوو برخلاف معمول کره‌ای‌ها وارد یک جوینت ونچر ۵۰-۵۰ با جنرال موتورز آمریکا شد اما این شراکت در سال ۱۹۹۳ از هم پاشید. دلیل این موضوع نارضایتی فزاینده‌ی دوو از عدم تمایل جنرال موتورز در موافقت با طرح‌های بلندپروازانه خارجی دوو بود. البته این موضوع تا بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ صادق است و پس از این سال برخی شرکت‌ها بدلیل ورشکستگی به خودروسازان خارجی فروخته شدند. سامسونگ به رنو و دوو به جنرال موتورز و سانگ یانگ به ماهیندرا هند واگذار شد.

- صنعت خودرو کره در یک شرایط بسیار متمرکز توسط دولت سیاست‌گذاری می‌شد. وزارت تجارت و صنعت کره (MCI)^۱ مسئولیت اجرای سیاست صنعتی خودرو (AIP)^۲ در کره را به عهده داشت. این وزارتخانه تنها نهاد قدرتمند برای تنظیم مقررات ورود به بازار و تنظیم شرایط شرکت‌های خصوصی بود. البته سیاست‌های کلان نظیر سیاست‌های پولی-مالی توسط نهادهای فراوزارتخانه‌ای سیاست‌گذاری می‌شد. انجمن برنامه‌ریزی اقتصادی کره (EPB)^۳ از مهمترین این نهادها بود. EPB یک نهاد فرا وزارتخانه‌ای بود و تنها کمیسیون در کابینه بود که توسط معاون نخست وزیر اداره می‌شد. این نهاد وظایف و اختیارات سیاست‌گذاری چند وزارتخانه را در خود متمرکز کرده بود. از جمله وزارت امور مالی و وزارت کشور. EPB یک کمیته مانیتورینگ صنعت تشکیل داد بر اجرای سیاست‌های اقتصادی نظارت کند. کنترل‌های مالی EPB فراگیر بود و از طریق نظارت بر وزارت امور مالی، کنترل موثری بر بخش بانکی و تصمیم‌گیری بر نحوه تخصیص منابع داشت.
- رویکرد دولت کره در این سال‌ها جایگزینی واردات همراه با توسعه صادرات بوده است. در واقع بازار داخلی با سیاست‌های حمایتی دولت از رقابت با خارجی‌ها معاف شد و هم‌زمان، صادرات با ابزارهای انگیزشی گوناگون تشویق شده است.
- بازه زمانی ۱۹۶۲ تا ۱۹۶۷ خودروسازان کره‌ای SKD^۴ کاری می‌کردند. دولت واردات خودروی کامل را ممنوع و واردات قطعات و مجموعه‌ها را بدون تعرفه و آزاد اعلام کرد. همچنین خودروسازان از مالیات معاف بودند. دولت کره برای گذر از این شرایط، یک برنامه ۵ ساله برای افزایش داخلی سازی^۵ به ۵۰٪ در نظر گرفت و آن را از طریق کنترل دسترسی خودروسازان به ارز خارجی به دقت اجرا کرد.

^۱ Ministry of Commerce and Industry

^۲ Automotive Industrial Policy

^۳ Korean Economic Planning Board

^۴ واردات مجموعه‌هایی از قطعات مونتاژ شده و مونتاژ کردن نهایی آن به شکل یک خودرو کامل را SKD کاری گویند.

^۵ منظور از داخلی‌سازی، درصدی از ارزش افزوده ساخت خودرو است که در داخل یک کشور ایجاد می‌شود.

- بعد از سال ۱۹۷۴ خودروسازان کره‌ای تولید خودروهای با برند خودروسازان ژاپنی و آمریکایی را تحت لیسانس آن‌ها آغاز کردند. مشارکت شرکت‌های خارجی عمدتاً در حد قراردادهای همکاری فنی و لیسانس های فناوری محدود می‌ماند.
- **دولت کره در سال ۱۹۷۳ دولت تمام تولید کنندگان را مکلف کرد تا طراحی مستقل خودرو داشته باشند.** در سال ۱۹۷۴ دولت برای تولید کاملاً کره‌ای خودروها برنامه ریزی کرد. پس از این تلاش‌ها خودروسازان کره‌ای بشکل ابتدایی توانایی توسعه مستقل را یافتند. در سال ۱۹۷۵، پونی بعنوان اولین خودروی کره‌ای توسط هیوندایی ارائه شد که طراحی بدنه آن توسط یک شرکت ایتالیایی و با فناوری موتور و انتقال قدرت میتسوبیشی ژاپن تولید شد و صادرات آن در همان سال به اکوادور و بلژیک هلند و لوگزامبورگ آغاز شد. در سال ۱۹۸۰ این خودرو به آمریکا صادر شد.
- در دهه ۷۰ میلادی دولت کره برنامه دراز مدت توسعه صنعت خودرو را با سه هدف اعلام کرد:

0 عمق داخلی سازی ۸۵ درصدی تا سال ۱۹۷۵

- 0 ۸۰٪ فروش داخلی در بخش خودروهای کوچک با حجم موتور کمتر از ۱۵۰۰ سی سی باشد
- 0 میزان صادرات به خارج تا سال ۱۹۸۱ به ۷۵ هزار دستگاه برسد.
- در طی رکود جهانی که در اواخر سال ۱۹۷۹ آغاز شد، سخت گیری بر میزان ظرفیت مازاد شرکت‌ها بیشتر شد. به طوری که دولت کره در آگوست سال ۱۹۸۰ برنامه تقویت صنعت خودرو را اعلام کرد. برخی مفاد این برنامه:

- 0 اول: خودروهای نقلیه کوچک فقط توسط هیوندایی و Saehan (دوو) تولید شوند.
 - 0 دوم: کیا بر روی خودروهای تجاری کوچک و متوسط متمرکز شود.
 - 0 سوم: اتوبوس ها و کامیون ها برای رقابت بین شرکت ها آزاد است.
- این دستورالعمل باعث دست‌یافتن به اقتصاد مقیاس از طریق تمرکز تولید هر نوع خودرو در یک شرکت شد.

- در اواسط دهه ۸۰ میزان داخلی سازی به ۹۷٪ رسید.
- در دهه ۸۰ میلادی دولت کره بنگاه‌ها را به ادغام‌های افقی و عمودی در قالب جاثوبول‌ها تشویق می‌کرد. بطور مثال فعالیت‌های هیوندایی بشدت گوناگون است و فعالیت ها و شرکت‌های غیرخودرویی این جاثوبول عبارتند از: مهندسی و ساخت هیوندایی، تجارت دریایی هیوندایی، صنایع سنگین هیوندایی، شرکت مالی

و شرکت الکترونیک هیوندایی. برخی شرکت ها هم به صنعت خودرو مربوط می شوند و هیوندایی صاحب چند قطعه ساز بزرگ کره است.

- همان طور که اشاره شد دولت کره همزمان با فاصله کمی از اتخاذ سیاست جایگزینی واردات، سیاست های توسعه صادرات را در پیش گرفت و در سال ۱۹۶۲ سیاست های توسعه صادرات معرفی شد. این سیاست ها برای فراهم کردن انگیزه و اجبار لازم برای صنعت این کشور و برای تبدیل خودروسازان این کشور از مونتاژکاران کره ای به بازیگران جهانی اتخاذ شد. برخی از این سیاست ها عبارت بودند از:

0 کره جنوبی برای آغاز صادرات سیاست قیمت پایین را به عنوان مزیت خود در نظر گرفت و به کیفیت اولویت نداد. پس از شناسایی برند و موفقیت اولیه نسبی در صادرات، برای بقا در مقاصد صادراتی به تحقیق و توسعه و ارتقای کیفی روی آورد.

0 مشوق های عمومی مالیاتی: شرکت های صادراتی طبق قانون کنترل کاهش و معافیت مالیاتی ۱۹۶۱ از تخفیف های مالیاتی برخوردار می شدند. بطور مثال در سال ۱۹۶۴ دولت کره کاهش ۵۰٪ برای مالیات بر سود شرکت های صادراتی اعمال کرد. علاوه بر این، مزایای مالیاتی نظیر کاهش ۸۰٪ مالیات بر سود که به شرکت های صادراتی اعطا شد تا سایر فعالیت های تحقیق و توسعه و جریان ورودی سرمایه گذاری مستقیم خارجی مورد حمایت قرار گیرد. همچنین از سال ۲۰۰۵، در ۱۰ سال اول تأسیس شرکت هایی که از طریق سرمایه گذاری مستقیم خارجی احداث می شوند، مالیات بر درآمد و سود ۱ اخذ نمی شود.

0 طرح duty drawback: به قوانینی گفته می شود که طی آن، تعرفه گمرکی که قبلاً برای کالای وارداتی پرداخت شده و آن کالای وارداتی در ساخت کالاهای صادراتی بکار رفته اند، بازگردانده می شود. هدف از این کار کمک به کاهش قیمت تمام شده برای رقابتی کردن کالاهای صادراتی است. نرخ drawback به عنوان میزان تعرفه تخفیف داده شده تقسیم بر میزان صادرات تعریف می شود. این عدد از ۰٫۳٪ در سال ۱۹۷۵ به ۲٫۶٪ در سال ۱۹۹۰ افزایش پیدا کرد و به ۲۷٪ تا سال ۲۰۰۹ رسید.

0 در طول دهه ۷۰ میلادی، میزان تخفیف در نرخ بهره بانک های کره از ۴۰٪ در سال ۱۹۷۵ به بالاتر از ۵۵٪ در سال های ۱۹۷۶ و ۱۹۷۷ و ۷۰٪ در سال ۱۹۷۸ رسید. هرچند این مشوق های مالی در دهه ۸۰ تغییر کرد. دلیل این تغییر آزادسازی نرخ بهره برای اعطای استقلال مدیریتی و خصوصی ساز بانک های تجاری است.

0 علاوه بر این، برای تأمین مالی مربوط به صادرات، مقدار زیادی یارانه نرخ بهره بانکی با حمایت های بانک صادرات-واردات کره و بانک های تجاری کره تخصیص داده شده است. نرخ بهره برای امور

^۱ profit and income tax

تأمین مالی صادرات در طول سال‌های ۱۹۹۸ و ۱۹۹۹ تنها ۳٪ بود که بسیار کمتر از نرخ بهره سایر فعالیت‌ها بود که در بازه ۸٫۵٪ تا ۲۰٪ قرار داشت.

- ۰ بدهی شرکت‌ها که به امور صادراتی آن‌ها مربوط بوده است توسط صندوق ضمانت اعتبار کره KCGF^۱ تا سقف ده میلیارد وون (۹ میلیون دلار) ضمانت بازپرداخت داشته است. جمع این بدهی‌های ضمانت شده در سال ۲۰۰۷ بالغ بر ۴٫۶ هزار میلیارد وون بوده است.
- ۰ ابزار حمایتی دیگر بیمه‌های صادراتی بوده است که از طریق تصویب قانون بیمه صادرات در سال ۱۹۶۹ به افزایش صادرات کمک کرده است. (بیمه در برابر خطرات احتمالی) بعداً، صندوق بیمه صادرات EIF^۲ برای حمایت از اجرای قانون بیمه صادرات تأسیس شد. این صندوق در سال ۲۰۰۸ هزار و پانصد میلیارد وون (۱٫۳ میلیارد دلار) انباشت سرمایه داشته است. همچنین در سال ۱۹۹۲ شرکت بیمه صادرات کره KEIC^۳ برای پوشش حمایت‌های مشوق صادرات تأسیس شد.
- ۰ انجمن تجارت بین‌المللی کره KITA^۴ و آژانس توسعه سرمایه‌گذاری و تجارت کره KOTRA^۵ برای کمک به شرکت‌ها جهت غلبه بر موانع صادراتی نظیر موانع انگیزه‌ای، اطلاعاتی و عملیاتی راه‌اندازی شدند. KOTRA که در سال ۱۹۶۲ راه‌اندازی شده است نقش سازمان توسعه تجارت ملی را بوسیله تسهیل‌گری صادرات از طریق تبلیغ و ترویج شامل بررسی بازارهای خارجی و مذاکره برای توسعه کسب و کار ایفا می‌کند. تا سال ۲۰۰۹ بالغ بر ۱۰۰ مرکز تجاری کره در ۷۳ کشور دایر کرده است.
- ۰ طبق سیاست‌های دولت کره، برای ورود به مناطق آزاد، باید بیش از ۵۰٪ از فروش شرکت صادرات باشد.

- ۰ پس از رونمایی از اولین خودروی ملی کره در اواسط دهه ۷۰، دولت خودروسازان را تشویق کرد که برای توسعه صادرات قیمت خودروهای صادراتی را بسیار ارزان در نظر بگیرند و در ازای آن به طرق مختلف توسط دولت تأمین شوند. در این راستا خودروی پونی که اولین خودرو صادراتی کره بود در سال ۱۹۷۹ با قیمت تمام شده ۳۷۰۰ دلار، در بازار داخلی کره به قیمت ۵۰۰۰ دلار به فروش می‌رسید در حالی که در بازارهای صادراتی ۲۲۰۰ دلار فروش رفت.

^۱ Korea Credit Guarantee Fund یک موسسه عمومی اعتباری است که در سال ۱۹۷۶ راه‌اندازی شد. هدف از تأسیس این صندوق حمایت از توسعه متوازن اقتصاد ملی از طریق ارائه وثائق برای تعهدات شرکت‌های کوچک و متوسط که برای امور مالی وثیقه مناسب ندارند است

^۲ Export Insurance Funds

^۳ Korea Export Insurance Corporation

^۴ Korea International Trade Association(KITA)

^۵ Korea Trade-investment Promotion Agency لازم به ذکر است این سازمان دولتی که وابسته به وزارت صنایع و تجارت کره است در سال ۱۳۴۳ شعبه‌ای در تهران نیز دایر کرده است و در واقع بخش بازرگانی سفارت کره در تهران است.

0 از جمله مشوق‌های دولت برای ترغیب خودروسازان به صادرات، اجازه واردات قطعات منفصله خودروهای لوکس و فروش در بازار داخلی بود. مونتاژ و فروش این خودروها سود فراوانی برای آن‌ها داشت. تعداد این نوع واردات به عملکرد صادراتی خودروساز بستگی داشت.

0 مشوق دیگری که دولت برای صادرات در نظر گرفت این بود که اجازه دسترسی به ارز خارجی به شرکت‌هایی داده می‌شد که بتوانند اهداف صادراتی خود را انجام دهند. خودروسازان کره‌ای برای این که بتوانند تولید رقابتی داشته باشند نیاز به واردات فناوری‌های خارجی و در نتیجه نیاز به دسترسی به ارز خارجی^۱ با نرخ ترجیحی داشتند.

• در کره جنوبی بر یک خودرو ۱۱ نوع مالیات اعمال می‌شود. ۵ نوع در زمان خرید خودرو، ۲ نوع به عنوان مالیات سالانه مالکان خودرو و ۴ نوع مالیات بر مصرف سوخت خودرو. ۱۵٪ از درآمد مالیاتی دولت کره ناشی از مالیات خودرو است. این نظام مالیاتی به دولت اجازه می‌دهد تا توانایی مدیریت انگیزه و سیاست‌گذاری را دارا باشد. بطور مثال، دولت کره یک برنامه آزمایشی مشوق‌های مالیاتی را در ماه می ۲۰۰۹ در نظر گرفت که طی آن کسی که یک خودرو نو خریداری کند و خودرو قدیمی‌را رها کند معافیت ۷۰ درصدی از مالیات مصرف^۲، مالیات خرید خودرو و مالیات ثبت (یا شماره گذاری) خودرو^۳ دریافت می‌کند که جمع آن‌ها معادل حدود ۲۰۰۰ دلار است. کسانی شامل این قانون می‌شدند که در زمان اعلام این برنامه، مالک خودرو فرسوده بوده‌اند. خودرو جدید باید طی حداکثر ۲ ماه پس از اسقاط یا فروش خودرو قدیمی واجد شرایط خریداری شود. برنامه اسقاط خودرو باعث شد تا فروش خودرو در کره در سال ۲۰۰۹ حدود ۲۳٪ نسبت به سال ۲۰۰۸ رشد کند درحالی‌که فروش خودرو در بیشتر کشورها (بدلیل بحران جهانی مالی) با افت مواجه بود. بعنوان مثال فروش خودرو در آمریکا در سال ۲۰۰۹ ۲۱٪ کاهش داشت.

• زمانی که تولیدکنندگان خارجی تصمیم به سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه‌سازی کره گرفتند دولت آن‌ها را مجبور کرد با شرکت‌های کره‌ای وارد جوینت ونچر شوند. این موضوع دو پیامد داشت. اول این که شرکت‌های خارجی علاقه‌ای برای گسترش فناوری‌های بالای خود در کره نداشتند. زیرا از نشت تکنولوژی به شرکت میزبان هراس داشتند. دوم آن که شرکت‌های خارجی قادر به سازماندهی تولید به روشی که خودشان علاقه داشتند، نبودند. دلیل این ناتوانی فقدان مدیریت‌شان بر فرآیندهای کارگری و مدیریت روز به روز عملیات تولید است.

۷- دولت کره از چه ابزارهای کنترلی برای هدایت خودروسازان استفاده می‌کرد؟

^۱ preferential allocations of foreign exchange

^۲ Consumption tax

^۳ Car registration tax

- در اوایل دهه ۶۰ میلادی دولت بانک‌های تجاری را ملی اعلام کرد و بانک‌ها برای سرمایه‌شان نیازمند بانک توسعه کره KDB^۱ بودند. این وابستگی برای خرید اوراق قرضه صادر شده توسط KDB و همین‌طور برای اختصاص اعتبار به شرکت‌ها با ضمانت‌های وام از سوی KDB بود. دولت استفاده از سیاست اعطای وام برای حمایت از صادرات و ترویج و توسعه صنایع سنگین و شیمیایی را در دهه ۹۰ در دستور کار قرار داده بود و همین امر ابزار قدرتمندی برای معماری و تشکیل ساختار صنعت خودروی کره بود.
 - وام‌های خارجی نیز توسط دولت کانالیزه و هدایت می‌شد. شرکت‌های کره‌ای که علاقه‌مند به دریافت وام از بانک‌های خارجی بودند مجبور به اخذ مجوز از EPB بودند. این یک سیاست‌گذاری مهم از سوی EPB بود زیرا اعتبارات خارجی منبع مهمی برای تشکیل سرمایه و اعتبارات کره به حساب می‌آمد.
 - یکی از ابزارهای کنترل دولت بر شرکت‌های خودروسازی کنترل منابع مالی بود. ابزار اول کمک‌های مالی بود که خود دولت مستقیماً به خودروسازان اعطا می‌کرد که هیوندایی این کمک‌ها را تا سال ۱۹۸۹ دریافت می‌کرد. ابزار کنترل دوم این بود که شرکت‌ها نیاز داشتند تا دولت برای آنها ضمانت‌نامه صادر کند تا بتوانند از بانک‌های خارجی وام بگیرند. این موضوع دولت را قادر می‌ساخت تا تأمین اعتبار شرکت‌ها را رصد و کانالیزه کند.
 - همچنین دولت کره از ابزار "صدور مجوز برای فعالیت شرکت‌ها" به خوبی بهره می‌برد و با این ابزار حتی در زمان لازم، نوع تولیدات را جهت حفظ اقتصاد مقیاس تعیین می‌کرد.
- ۸- خودروسازان کره‌ای چه مسیری را برای ارتقای فناوری و تقویت کیفیت به کار بستند؟**
- در سال‌های قبل از توسعه یافتگی صنعت خودرو در کره، این کشور به فناوری خارجی وابسته بودند اما در بیشتر موارد این دانش فنی مورد نیاز را از طریق قراردادهای لیسانس تأمین می‌کردند و نه پذیرش سرمایه‌گذاری منتج به سهامداری. این موضوع در مورد هیوندایی بیش از سایر شرکت‌ها مصداق داشت و در برابر هرگونه مشارکت خارجی که استقلال شرکت را محدود می‌کرد ایستادگی می‌نمود.
 - هیوندایی یک شیوه به خصوص خود داشت که بر اساس این روش وابستگی به هر شریکی از بین می‌رود. این روش به دلیل حفظ استقلال مدیریتی و دست‌یابی استقلال فناورانه توسط تحقیق و توسعه انتخاب شده بود. هیوندایی بعد از فسخ شراکت نامطلوب با فورد، همکاری با فولکس‌واگن، رنو و آلفا رومئو را به خاطر مدیریت مطلوبی که به دنبالش بود رد کرد. اگر چه میتسوبیشی بعد از تصاحب ۱۰٪ از سهام هیوندایی در سال ۱۹۸۱ مهمترین شریک هیوندایی شد ولی هیوندایی کنترل مدیریتی خود بر بنگاه را از دست نداد. هیوندایی فناوری‌های مختلف را از منابع متفاوت جذب و سپس با ادغام آنها به محصولی تبدیل می‌کرد که مختص هیوندایی و با برند خود هیوندایی بود. تا سال ۱۹۸۵ هیوندایی

^۱ Korean Development Bank

مجوز (لیسانس) ۵۴ فناوری خارجی را از ۸ کشور متفاوت را به نام خود ثبت کرد. زمانی که تامین‌کنندگان خارجی علاقه ای به ارائه فناوری‌های پیشرفته موتور خودرو به هیوندایی نداشتند، این شرکت موتور اختصاصی خود را در این زمینه توسعه داد. نتیجه‌ی استراتژی حفظ استقلال این بود که هیوندایی ظرفیت و توانایی‌های بومی خود را بیشتر از هر خودروساز دیگر کره ای گسترش داده است و در اتخاذ استراتژی صادراتی خود آزادانه عمل می‌کند.

- سرمایه گذاری مشترک بین کمپانی‌های کره ای و شرکای خارجی تاریخچه خوشایندی برای شرکت‌های کره ای ندارد. شرکای خارجی از پشتیبانی همکاران کره ای خود با فناوری روز دنیا ممانعت و بازارهای خارجی آنها را محدود می‌کردند.

- در حوزه R&D خودروسازان کره‌ای نظیر هیوندایی که اولین گام را برداشته بودند، منابع را به سمت تحقیق و توسعه سوق دادند. اولین گام تحقیق و توسعه در صنعت خودرو کره انطباق دادن و توسعه فناوری خارجی برای دستیابی به حداکثر داخلی‌سازی بود. گام بعدی R&D دستیابی به الزامات طراحی و فناوری موتور خودرو برای پاس کردن استانداردهای آلاینده‌ی آمریکا بود. بطور خاص هیوندایی اولین خودروساز کره‌ای بود که موتور و سیستم انتقال قدرت را مستقلاً تولید کند. هیوندایی در دهه ۹۰ بودجه تحقیق و توسعه خود را بشدت افزایش داد. بطور مثال در سال ۱۹۹۵ ۶۲۵ میلیون دلار در R&D سرمایه گذاری کرد که ۵,۲٪ از درآمد فروش آنها را تشکیل می‌داد. در سال‌های اخیر نیز هیوندایی و کیا در مجموع سالیانه ۳ میلیارد دلار که معادل ۵٪ از فروش سالانه آنها است را در تحقیق و توسعه خرج کرده‌اند تا به موتورهایی با بازدهی مصرف سوخت بالاتر دست پیدا کنند. این هزینه‌های R&D فقط منجر به ارتقای کیفی محصولات نشده است بلکه به خودروسازان کره‌ای کمک کرده است تا حق امتیاز پرداختی به شرکت‌های خارجی که بدلیل استفاده از دانش فنی آنها پرداخت می‌کرده‌اند را نیز کاهش دهند.

- در سال ۱۹۹۸ شرکت هیوندایی با هدف بازسازی چهره خود و همچنین معرفی خود به عنوان یک برند جهانی، اقدام به سرمایه گذاری سنگین در طراحی، ارتقای کیفیت، فرآیند تولید و تحقیقات بلند مدت نمود. همچنین یک گارانتی ۱۰ ساله یا ۱۶۰ هزار کیلومتری برای خودروهایی که در آمریکا می‌فروخت در نظر گرفت.

پیوست ۱: بررسی تاریخچه و وضعیت فعلی شرکت‌های خودروسازی مستقر در کره جنوبی

گروه هیوندایی موتورز

گروه هیوندایی موتورز دومین خودروساز بزرگ آسیا (پس از تویوتا) و چهارمین خودروساز بزرگ دنیا (پس از تویوتا جنرال موتورز و فولکس واگن) است.

ردیف	نام گروه	تیراژ تولید در سال ۲۰۱۳ (میلیون دستگاه)
۱	تویوتا	۱۰,۳
۲	جنرال موتورز	۹,۶
۳	فولکس واگن	۹,۴
۴	هیوندایی	۷,۲
۵	فورد	۶,۱
۶	نيسان	۴,۹
۷	فيات	۴,۷
۸	هوندا	۴,۳
۹	سوزوکی	۲,۸۴
۱۰	PSA (پژو-سیتروئن)	۲,۸۳

این گروه زمانی شکل گرفت که شرکت هیوندایی موتورز، ۵۱٪ از سهام کیا موتورز را خریداری کرد. در سال ۲۰۱۳ میزان سهم هیوندایی در کیا به ۳۳,۸۸٪ کاهش یافت. این گروه دومین جاثوبول بزرگ کره پس از سامسونگ است.

این گروه بجز دو خودروساز، صاحب سه شرکت فولادی، ۱۱ قطعه ساز خودرو، ۵ شرکت ساخت و ساز و شرکت‌هایی در زمینه حمل و نقل ریلی، ماشین ابزار، الکترونیک آژانس های تبلیغاتی، لجستیک، فناوری اطلاعات و... است.

شرکت هیوندایی موتورز

شرکت هیوندایی موتورز در سال ۱۹۶۷ تأسیس شد. اولین مدل تولیدی این شرکت خودروی کورتینا^۱ بود که متعلق به شرکت فورد بود و با همکاری هیوندایی در سال ۱۹۶۸ در کره تولید شد. وقتی هیوندایی تصمیم به طراحی خودروی متعلق به خود گرفت، جورج تورنبل^۲ که مدیرعامل سابق شرکت آستون موریس^۳ در انگلیس بود را به استخدام خود درآورد. او نیز ۵ مهندس برتر انگلیسی را استخدام کرد. این مهندسان در زمینه های مهندسی توسعه خودرو، طراحی بدنه و مهندسی شاسی خودرو متخصص بودند. در سال ۱۹۷۵، پونی بعنوان اولین خودروی کره‌ای ارائه شد که طراحی بدنه آن توسط یک شرکت ایتالیایی^۴ و با فناوری تولید و انتقال قدرت میتسوبیشی ژاپن تولید شد و صادرات آن در همان سال به اکوادور و بلژیک هلند و لوگزامبورگ آغاز شد.

در سال ۱۹۸۴ صادرات پونی به کانادا آغاز شد و به پرفروش ترین خودرو در بازار کانادا تبدیل شد ولی در آن سال بدلیل عدم تأیید استانداردهای آلایندگی به آمریکا صادر نشد. صادرات به آمریکا از سال ۱۹۸۶ آغاز شد و خودروی Excel به یکی از پرفروش ترین ها در کره تبدیل شد. قسمت عمده ای از موفقیت این خودرو قیمت ارزان آن بود.

هیوندایی از سال ۱۹۸۸ تولید خودرو با فناوری بومی خود را با تولید سوناتا آغاز کرد. در سال ۱۹۹۱ هیوندایی اولین موتور بنزینی اختصاصی خود را که ۴ سیلندر داشت و همچنین سیستم انتقال قدرت اختصاصی خود را ارائه کرد که این کار در مسیر استقلال فناورانه این شرکت بود.

در سال ۱۹۹۶ شرکت هیوندایی موتورز هند تأسیس شد. در سال ۱۹۹۸ شرکت هیوندایی با هدف بازسازی چهره خود و همچنین معرفی خود به عنوان یک برند جهانی، اقدام به سرمایه گذاری سنگین در طراحی، ارتقای کیفیت،

^۱ Cortina. این خودرو در انگلیس ترکیه تایوان و فیلیپین هم مونتاژ شده است.

^۲ George Turnbull

^۳ Austin Morris

^۴ Italdesign Giugiaro S.p.A

فرآیند تولید و تحقیقات بلند مدت نمود. همچنین یک گارانتی ۱۰ ساله یا ۱۶۰ هزار کیلومتری برای خودروهایی که در آمریکا می‌فروخت در نظر گرفت و یک سیاست بازاریابی تهاجمی را مدنظر قرارداد.

هیوندایی ۶ مرکز تحقیق و توسعه در نقاط مختلف جهان دارد. ۳ تای آنها در کره و ۳ تای بقیه در آلمان ژاپن و هند قرار دارند. همچنین یک مرکز طراحی در آمریکا دارد که وظیفه آن طراحی خودرو مخصوص بازار آمریکا است.

در سال ۲۰۰۶ هیوندایی توماس بورکل را بعنوان مرکز طراحی خود در آلمان استخدام کرد. او قبلا در بی ام و کار میکرد و چند سری از خودروهای بی ام و را طراحی کرده بود.

سال	میزان فروش (میلیارد دلار)	تعداد فروش (میلیون)
۲۰۱۳	۷۹,۰۱	۴,۶
۲۰۱۲	۷۶,۴۴	۴,۴
۲۰۱۱	۷۰,۴	۴,۱
۲۰۱۰	۶۰,۶	۳,۷

سود عملیاتی این شرکت در سال ۲۰۱۳ بالغ بر ۸,۲ میلیارد دلار و سود خالص آن حدود ۸,۴ میلیارد دلار است.

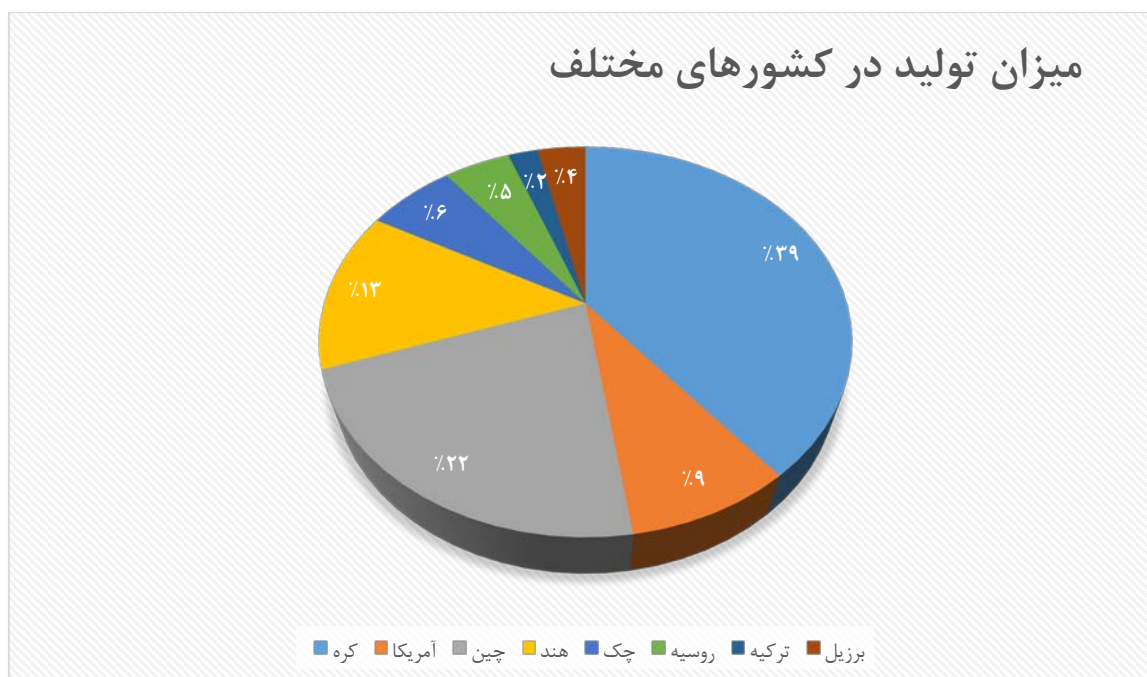
سال	سواری (میلیون دستگاه)	اتوبوس (۱۰۰ هزار)	کامیون (۱۰۰ هزار)	کاربری خاص	مجموع
۲۰۰۸	۱,۴	۱,۱	۱,۵	۰,۰۱	۱,۷
۲۰۰۹	۱,۳	۱	۱,۵	۰,۰۲	۱,۶
۲۰۱۰	۱,۵	۱,۲	۱,۶	۰,۰۲	۱,۷
۲۰۱۱	۱,۶	۱,۳	۱,۷	۰,۰۲	۱,۹
۲۰۱۲	۱,۶	۱,۱	۱,۶	۰,۰۲	۱,۹
۲۰۱۳	.۱	۱	۱,۶	۰,۰۱	۱,۸

میزان تولید هیوندایی داخل خاک کره

۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۱۰,۹	۱۱,۴	۱۰,۹	۹,۷	۸,۱	سواری (۱۰۰ هزار دستگاه)
۰,۴	۰,۵	۰,۷	۰,۶	۰,۴	اتوبوس
۰,۴	۰,۵	۰,۵	۰,۴	۰,۶	وانت و کامیون
۰,۰۱	۰,۰۲	۰,۰۱	۰,۰۳	۰,۰۲	کاربری خاص
۱۱,۷	۱۲,۴	۱۲	۱۰,۷	۹,۱	جمع

میزان صادرات تولیدات هیوندایی که در کره تولید شده اند.

شرکت هیوندایی موتورز بجز کره جنوبی در ۷ کشور آمریکا چین هند چک روسیه ترکیه برزیل کارخانه تولید خودرو دارد که سهم تولید آن در کشورهای مختلف به شرح ذیل است. میزان اشتغال زایی در سراسر جهان در سال ۲۰۱۳ بیش از ۶۳ هزار نفر است.



کشور	۲۰۱۲ (هزار دستگاه)	۲۰۱۳ (هزار دستگاه)
چین	۸۵۵	۱,۰۴۰

آمریکا	۳۶۱	۳۹۹
هند	۶۳۸	۶۳۳
چک	۳۰۳	۳۰۳
روسیه	۲۲۴	۲۲۹
برزیل	۲۷	۱۶۷
ترکیه	۸۷	۱۰۲
جمع	۲,۴۹۷	۲,۸۷۴

شرکت هیوندایی موتورز بزرگ‌ترین شرکت گروه هیوندایی موتورز است که دارای تعداد زیادی شرکت زیر مجموعه است. این شرکت دارای سه سهام‌دار عمده است: شرکت هیوندایی موبیس که یک تأمین‌کننده بزرگ قطعات است که متعلق به گروه هیوندایی است. موسسه خدمات ملی بازنشستگی کره که بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار در کره است و آقای چونگ مونگ کو که مدیرعامل هیوندایی موتورز است.

هیوندایی موبیس	٪۲۰,۷۸
موسسه خدمات ملی بازنشستگی کره	٪۷,۲۲
چونگ مونگ کو	٪۵,۱۷
سایر	٪۶۶,۸۳

هیوندایی موبیس سهام خود را رفته رفته افزایش داد و از ۷٪ در سال ۲۰۰۱ به ۱۴٪ در سال ۲۰۰۴ و ۲۱٪ در سال ۲۰۱۵ رساند. ساختار سهام‌داری هیوندایی موبیس به شرح ذیل است:

کیا موتورز	٪۱۶,۹
موسسه خدمات ملی بازنشستگی کره	٪۷,۶۹

چونگ مونگ کو	٪۶,۹۷
شرکت فولاد هیوندایی	٪۵,۶۶
سایر	٪۶۲,۷۸

با توجه به اینکه هیوندایی موتورز سهامدار عمده‌ی کیا موتورز نیز هست، سهام‌داری چرخه‌ای در گروه هیوندایی موتورز مشاهده می‌شود.

شرکت کیا موتورز

شرکت کیاموتورز در سال ۱۹۴۴ با تولید قطعات دوچرخه آغاز بکار کرد. در سال ۱۹۵۱ تولید دوچرخه و در سال ۱۹۵۷ تولید موتورسیکلت را آغاز کرد. تولید کامیون در سال ۱۹۶۲ و تولید خودرو سواری را در سال ۱۹۷۴ آغاز کرد. در سال‌های پایانی دهه ۷۰ تولید خودرو سواری در کیا متمرکز بر خودرو بریسا^۱ بود. این خودرو با موتوری متعلق به شرکت مزدا ژاپن تولید شد. تولید سواری در شرکت کیا در سال ۱۹۸۱ متوقف شد. دلیل این موضوع اجبار دولت کره مبنی بر تمرکز تولید در شرکت ها بود که در این راستا تمرکز تولید وانت و کامیون سبک به کیا سپرده شده بود.

در سال ۱۹۸۶ شرکت کیا تولید سواری را دوباره با همکاری با فورد آمریکا آغاز کرد. از آن جا که در آن زمان شرکت فورد صاحب بخشی از سهام مزدا ژاپن بود این همکاری از طریق تولید چند مدل از تولیدات مزدا آغاز شد. برخی از این مدل ها عبارت بودند از: کیا پراید که بر اساس خودروی مزدا ۱۲۱ تولید میشد و خودروی آولا که در کشورهای آمریکای شمالی با نام فورد فستیوا فروخته میشد.

در اوایل دهه ۹۰ فروش خودروهای کیا از طریق ۴ نمایندگی در آمریکا آغاز شد و تا سال ۱۹۹۵ این نمایندگی ها به ۱۰۰ عدد افزایش یافتند. در آن سال ۲۵ هزار خودرو تولید کیا در آمریکا فروخته شد. روند رشد کیا رو به جلو بود تا زمانی که بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ اتفاق افتاد و کیا اعلام ورشکستگی کرد. سال بعد یعنی در سال

^۱ brisa

۱۹۸۸ شرکت هیوندایی موتور بیش از ۵۰٪ از سهام کیا را خریداری نمود و این شرکت را در مسیر جدیدی قرار داد. در حال حاضر شرکت کیا برای بیش از ۴۳ هزار نفر در سراسر دنیا اشتغالزایی کرده است.

مالکیت شرکت کیاموتورز عمدتاً متعلق به هیوندایی است.

هیوندایی موتورز	۳۳,۹٪
موسسه خدمات ملی بازنشستگی کره	۷,۰۴٪
دکتر چونگ ای سان	۵,۱۷٪
سایر	۴۶,۱۱٪

سال	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
جمع (میلیون)	۱,۱	۱,۱۱	۱,۴	۱,۶	۱,۶	۱,۶
سواری (میلیون)	۱	۱	۱,۳	۱,۵	۱,۵	۱,۵
اتوبوس (هزار)	۱,۳	۰,۸	۱,۶	۱,۶	۱,۵	۱,۶
کامیون (هزار)	۷۴	۶۹	۸۴	۹۲	۸۷,۲	۸۶,۷
کاربری خاص (هزار)	۸,۶	۸,۷	۱۰,۳	۱۱	۱۱,۴	۱۳

میزان تولید کیا داخل خاک کره

سال	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
جمع	۷۳۶,۰۲۴	۹۲۰,۰۵۷	۱,۰۷۵,۸۷۱	۱,۱۰۲,۰۰۴	۱,۱۳۱,۶۳۶

سواری	۷۰۲،۱۸۳	۸۷۲،۲۹۵	۱،۰۲۷،۴۵۰	۱،۰۵۴،۰۵۰	۱،۰۸۵،۰۷۱
اتوبوس	۲	۱۵	۵۷	۲	۳۴
کامیون	۳۳،۴۵۹	۴۷،۲۹۶	۴۷،۸۳۲	۴۷،۶۰۳	۴۶،۰۳۸
کاربری خاص	۳۸۰	۴۵۱	۵۳۲	۳۴۹	۴۹۳

میزان صادرات کیا از تولیدات داخل خاک کره

کشور	۲۰۱۲	۲۰۱۳
چین	۴۸۷	۵۵۱
آمریکا	۳۵۸	۳۶۹
اسلواکی	۲۹۲	۳۱۳
جمع	۱،۱۳۸	۱،۲۳۳

آمار تولیدات شرکت کیا موتورز در خارج از کره (هزار دستگاه)

شرکت سانگ یانگ موتورز

شرکت سانگ یانگ کره از ادغام دو شرکت کوچک تأسیس شد و در سال ۱۹۶۴ با تولید جیپ برای ارتش آمریکا آغاز بکار کرد. از سال ۱۹۷۶ شروع به تولید انواع خودروهای با کاربری خاص نمود. در سال ۱۹۹۱ سانگ یانگ یک همکاری فناوری را با شرکت دایملر-بنز آلمان آغاز کرد که شامل طراحی و توسعه یک خودروی SUV با فناوری مرسدس بنز آلمان بود. حاصل این همکاری خودروی موسو بود که ابتدا توسط بنز و سپس توسط سانگ یانگ فروخته شد.

در سال ۱۹۹۷ شرکت دوو قسمت عمده ای از سهام سانگ یانگ را خرید ولی به علت مشکلات مالی عدیده گروه دوو این سهام در سال ۲۰۰۰ فروخته شد. در سال ۲۰۰۴ شرکت سایک (خودروساز چینی) ۵۱٪ از سهام سانگ یانگ را خریداری نمود. در ژوئن ۲۰۰۹ این شرکت با ضرر ۷۵ میلیون دلاری در آستانه حراج شدن قرار گرفت. این

اتفاق می‌تواند ناشی از بحران مالی جهانی باشد. کارکنان این شرکت به مدت ۷۷ روز اعتصاب کرده و تولید در ۱۴ آگوست ۲۰۰۹ از سرگرفته شد.

کارکنان سانگ یانگ و همینطور تحلیلگران شرکت سایک را متهم به دزدی فناوری مربوط به خودروهای هیبریدی و همچنین عدم سرمایه‌گذاری کافی برای ادامه حیات سانگ یانگ کردند. هرچند سایک این اتهام را رد کرد ولی دادستانی کره بر این اتهام تأکید کرد و سایک را متهم به عدم رعایت قوانین شرکت‌ها در کره جنوبی و دست‌اندازی به فناوری‌هایی که با حمایت‌های دولتی کره توسعه داده شده‌اند، کرد.

در سال ۲۰۱۰ شرکت سانگ یانگ بیانیه‌ای منتشر کرد و در آن تصریح کرد ۳ الی ۴ شرکت داخلی و خارجی خواهان خرید سانگ یانگ هستند و این اتفاق ۱۵٪ قیمت سهام این شرکت را بالا برد. نهایتاً در آگوست ۲۰۱۰ شرکت ماهیندرا-ماهیندرا هند بعنوان خریدار سانگ یانگ انتخاب شد. این تصاحب برای ماهیندرا ۵۲۲ میلیارد وون (۴۷۲ میلیون دلار) هزینه داشت.

سال	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
تولید	۳	۸۰	۱۱۳	۱۱۹	۱۴۳
صادرات	۱۲	۴۷	۷۳	۷۱	۷۸

برگرفته از گزارش سالیانه انجمن خودروسازان کره (هزار دستگاه)

جنرال موتورز کره

این شرکت شعبه‌ی جنرال موتورز آمریکا در کره‌است و بعد از گروه هیوندایی-کیا دومین خودروساز بزرگ کره است. این شرکت ۵ کارخانه تولیدی در کره و یک کارخانه مونتاژ در ویتنام دارد.

ریشه شکل‌گیری جنرال‌موتورز کره به شرکت دوو برمی‌گردد. در سال ۲۰۰۱ جنرال‌موتورز بعد از مشکلات مالی شدید گروه دوو و تصمیم این گروه مبنی بر فروش قسمت خودرویی خود، قسمت عمده سهام دوو موتورز را خرید و شرکت جی‌ام-دوو را شکل داد. سهام جنرال‌موتورز و شرکایش (سوزوکی و سایک) ۶۶٫۷٪ بود که با سرمایه

گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری خریداری شده بود. باقی مانده ی سهام که ۳۳,۳٪ بود توسط بانک توسعه کره و چند نهاد اعتباری دیگر با سرمایه ۱۹۷ میلیون دلار نگه داشته شد. در سال ۲۰۰۴ شرکت تاتا موتورز هند کارخانه دوو تراک را از جی ام خرید. تا سال ۲۰۱۰ سهام جی ام ۸۲,۹٪ و سایک ۹,۹٪ بود. در سال ۲۰۱۱ این شرکت به GM KOREA تغییرنام داد.

	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
جمع	۵۳۲	۷۴۴	۸۱۰	۷۸۵	۷۸۲
سواری	۵۲۱	۷۲۷	۷۹۵	۷۶۸	۷۵۷
اتوبوس	۶	۱۰	۹	۱۰	۱۴
کامیون	۴	۶	۶	۶	۱۱

میزان تولید شرکت جنرال موتورز کره برگرفته از گزارش سالیانه انجمن خودروسازان کره (هزار دستگاه)

	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
جمع	۴۲۹	۶۱۱	۶۵۶	۶۵۶	۶۳۰
سواری	۴۲۸	۶۰۸	۶۵۴	۶۵۳	۶۲۷
اتوبوس	۱	۲,۳	۲,۴	۲,۶	۲,۶
کامیون	۵۱۷	۷۳۵	۳۶۴	۴۸۲	۵۳۲

میزان صادرات شرکت جنرال موتورز کره برگرفته از گزارش سالیانه انجمن خودروسازان کره (هزار دستگاه)

شرکت رنو-سامسونگ

دفتر مرکزی شرکت خودروسازی رنو سامسونگ مستقر در بوسان کره است. ابتدا در سال ۱۹۹۴ شرکت سامسونگ شعبه ی خودرویی خود را افتتاح و در سال ۱۹۹۸ شروع به فروش خودرو نمود. با بدشانسی شرکت سامسونگ بحران مالی آسیا آغاز شد و گروه سامسونگ بعنوان بزرگترین جائوبول کره تصمیم به تعطیلی یا فروش شعبات غیراصلی خود نمود که خودروسازی سامسونگ در زمره ی آنها بود. دوو علاقه مند به خرید سامسونگ بود ولی

بعلت مشکلات مالی موفق به این خرید نبود و جائوبول هیوندایی بعلت مشکلاتی که با جائوبول سامسونگ داشت موفق به این خرید نشد. در نهایت رنو فرانسه در سال ۲۰۰۰ با سرمایه‌گذاری ۵۶۰ میلیون دلاری ۷۰٪ از سهام را خریداری کرد. بعد از این خرید نام شرکت به رنو-سامسونگ تغییر کرد. در حال حاضر ساختار سهام این شرکت به شرح ذیل است:

رنو	۸۰,۱٪
شرکت کارت اعتباری سامسونگ	۱۹,۱٪

میزان تولید و صادرات رنو-سامسونگ (هزار دستگاه)

	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
تولید سواری	۱۹۰	۲۷۵	۲۴۴	۱۵۴	۱۳۰
صادرات	۵۶	۱۱۶	۱۳۷	۹۴	۷۱

تاتا دوو

شرکت تاتا دوو (یا با نام رسمی کمپانی خودروهای تجاری تاتا دوو) تولید کننده خودروهای تجاری است که دفتر مرکزی آن گونسان کره جنوبی (South Korea, Jeollabuk-do, Gunsan) واقع است. این شرکت یکی از زیرشاخه های شرکت تاتا موتور و دومین تولید کننده بزرگ خودروهای تجاری در کره جنوبی می باشد.

این کمپانی در سال ۲۰۰۲ با نام کمپانی خودروهای تجاری دوو شروع به کار کرد و در سال ۲۰۰۴ از شرکت مادر یعنی کمپانی دوو موتور جدا و توسط شرکت تاتا موتور که بزرگترین تولید کننده خودروهای سواری در هند است، خریداری شد. شرکت تاتا دوو در پاکستان و هند برنامه ها تولیدی به شکل CKD دارا می باشد. شرکت تاتا دوو (از کره) و شرکت افضل موتور (از پاکستان) در ۱۲ دسامبر ۲۰۰۵ در پاکستان قراردادی مبنی بر مساعدت فناورانه امضا کردند. کارخانه مونتاژ CKD افضل موتور در پاکستان بوسیله نخست وزیر پاکستان، آقای شوکت عزیز در ۸ ژوئن ۲۰۰۷ افتتاح شد. شرکت افضل موتور طیف گسترده ای از محصولات خودروهای تجاری تاتا موتور مونتاژ می کند از جمله Daewoo Prime Movers, Daewoo Truck Chassis and Daewoo Dump

Trucks. تاتا دوو و افضل موتور در مراحل آخر برای صادرات کشنده‌های دوو مونتاژ شده در پاکستان به خاورمیانه و مناطق آسیای مرکزی می‌باشند. کشنده‌های دوو با برند های دوو و تاتا دوو در سرتاسر جهان به فروش می‌رسند.

	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
وانت کامیون کشنده	۷,۳۲۵	۸,۰۶۳	۸,۴۸۲	۷,۹۹۹	۸,۷۰۱
SPV	۸۰۶	۹۷۶	۸۶۴	۱,۳۱۰	۱,۶۷۹

تولید تاتا دوو در خاک کره

	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
جمع	۱,۹۰۷	۴,۰۴۷	۲,۶۰۵	۴,۰۹۹	۴,۴۵۸
وانت کامیون کشنده	۱,۵۴۴	۳,۱۵۲	۱,۹۲۷	۳,۱۷۶	۴,۲۴۱
SPV	۳۶۳	۸۹۵	۶۷۸	۹۲۳	۲۱۷

صادرات تاتا دوو از خاک کره

دوو باس^۱

شرکت اتوبوس های زایل دوو یک تولید کننده اتوبوس می‌باشد که مرکز آن در بوسان کره جنوبی واقع می‌باشد. شرکت مادر آن نیز Young-An Hat Company می‌باشد. این شرکت پس از ادغام کمپانی دوو موتور در سال ۲۰۰۲ ایجاد شد. محصولات این شرکت در ابتدا در حمل و نقل عمومی مورد استفاده قرار گرفته است. شرکت دوو باس دومین تولید کننده بزرگ اتوبوس و از سال ۲۰۰۶ شریک جنرال موتور کره بوده است.

^۱ Daewoo Bus

	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
تولید	۴,۰۱۵	۳,۲۱۴	۳,۲۱۰	۲,۷۲۱	۳,۸۵۵
صادرات	۴,۰۱۵	۳,۲۱۴	۳,۲۱۰	۲,۷۲۱	۳,۸۵۵

تولید و صادرات دوو باس در کره

آمار فروش داخلی خودروسازان داخل کره بر اساس ابعاد

تغییر (%)	۲۰۱۲			۲۰۱۱	نوع وسیله	
	سه‌م		سه‌م			
۳,۴-	۱۰۰	۱,۴	۱۰۰	۱,۵		جمع (میلیون)
۹,۲-	۸۳,۳	۱,۲	۸۲,۱	۱,۲	جمع سواری (میلیون)	سواری
۹,۷	۱۴,۴	۲۰۳	۱۲,۵	۱۸۵	مینی (هزار)	
۹,۷-	۱۸,۶	۲۶۲	۱۹,۳	۲۸۵	کوچک (هزار)	
۳,۹-	۱۶,۹	۲۳۸	۱۶,۸	۲۴۵	متوسط (هزار)	
۲۲,۱-	۱۱,۶	۱۶۳	۱۴,۲	۲۰۹	بزرگ	
۹/۹	۱۸,۲	۲۵۶	۱۵,۸	۲۳۴	کاربری خاص	
۹/۳	۷/۳	۵۲,۵۷۱	۴/۳	۵۰,۶۰۹	CDV	
۱۰,۸-	۱۶,۷	۲۳۵	۱۷,۹	۲۶۳	جمع تجاری (هزار)	تجاری
۱۰,۶-	۴,۶	۶۵	۴,۹	۷۲	اتوبوس (هزار)	
۱۰,۹-	۱۲,۱	۱۷۰	۱۳	۱۹۱	کامیون (هزار)	

موافقت نامه های فنی میان خودروسازان کره ای و سایر خودروسازان

تولید کننده	میزان سهم خودروساز خارجی در تولید کننده کره ای	موافقت نامه های مهم فنی (لیسانس)
هیوندایی موتورز	میتسوبیshi ۱۰٪	میتسوبیshi ژاپن - کرایسلر آمریکا
کیا موتورز	مزدا ۸٪ و فورد ۱۰٪	دایهاتسو ژاپن-مزدا ژاپن - فورد آمریکا
آسیاموتورز (قبل از ادغام)	-	نيسان ژاپن-هينو ژاپن - ساب-اسکانیا
دوو موتور	-	ایسوزو-نيسان-جنرال موتورز-اپل
سانگ یانگ	مرسدس بنز ۵٪	مرسدس بنز

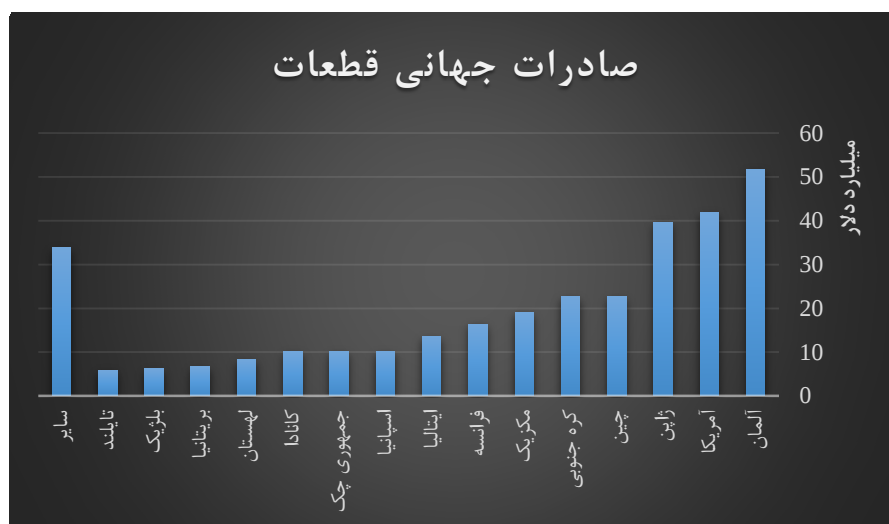
پیوست ۲: بررسی وضعیت تأمین کنندگان و قطعه سازان در کره جنوبی

صنعت تأمین کنندگان صنعت خودروی کره ۳۲۵۰ شرکت را در بر میگیرد که ۹۰۰ تا از آنها رده اولی هستند (از این جهت که مستقیماً با خودروساز در ارتباط هستند). و بقیه رده دومی و رده سوم هستند. کره جنوبی پنجمین صادر کننده بزرگ قطعات خودرو در جهان است.

ردیف	کشور	سهم از صادرات جهانی قطعه (%)	میزان صادرات قطعه (دلار)
۱	آلمان	۱۶,۲	۵۱,۶
۲	آمریکا	۱۲,۵	۴۱,۸
۳	ژاپن	۱۰,۳	۳۹,۷

۲۲,۶	۷,۴	چین	۴
۲۲,۶	۶,۹	کره جنوبی	۵
۱۹	۶	مکزیک	۶
۱۶,۴	۵	فرانسه	۷
۱۳,۶	۴,۳	ایتالیا	۸
۱۰,۲	۳,۲	اسپانیا	۹
۱۰,۱	۳,۳	جمهوری چک	۱۰
۱۰,۱	۳	کانادا	۱۱
۸,۴	۲,۷	لهستان	۱۲
۶,۶	۱,۹	بریتانیا	۱۳
۶,۲	۲	بلژیک	۱۴
۵,۸	۱,۸	تایلند	۱۵
۳۳,۸		سایر	۱۶

رده بندی بزرگترین صادرکنندگان قطعات خودرو



حجم تولیدات صنعت قطعه سازی خودرو در سال ۲۰۱۱ به ۷۵ هزار میلیارد وون رسید که معادل با ۱۱٪ از تمام تولیدات صنایع ساخت کره در آن سال است. همچنین ارزش افزوده این صنعت به ۳۹ هزار میلیارد وون رسید که معادل ۱۳٪ از ارزش افزوده صنعت ساخت کره است.

ارزش تولیدات (میلیارد دلار)	۶۶,۹
ارزش افزوده (میلیارد دلار)	۳۴,۹
اشتغال زایی (هزار نفر)	۲۲۲
فروش صادراتی (میلیون دلار)	۲۳۱۱۶
تراز تجاری (میلیون دلار)	۶۳۴۱
سرمایه گذاری در تاسیسات (میلیارد دلار) facility investment	۱,۴۸

آمار صنعت خودرو کره در سال ۲۰۰۹

توضیحات	صنعت خودرو					
	مجموع خودرو سازی و قطعه سازی	قطعه سازی	قطعه سازی			
			قطعه سازی	قطعات موتور	قطعات بدنه	سایر قطعات
تعداد تولید کنندگان	۳,۰۳۷	۳۵	۳,۰۰۲	۵۹۱	۶۲۶	۱,۷۸۵
اشتغال زایی	۲۵۹,۴۳۵	۹۳,۶۷۴	۱۶۵,۷۶۱	۲۹,۷۷۱	۳۸,۰۴۸	۹۷,۹۴۲
حجم تولید (میلیارد وون)	۱۱۸,۲۹۶	۶۴,۹۵۰	۵۳,۳۴۶	۷,۸۷۶	۱۱,۳۴۲	۳۴,۱۲۸
ارزش افزوده (میلیارد وون)	۳۷,۶۷۲	۲۱,۰۷۷	۱۶,۵۹۵	۲,۸۰۱	۳,۷۱۸	۱۰,۰۷۵

صادرات (میلیون دلار)	۳۷،۱۲۱	۲۵،۴۱۱	۱۱،۷۱۰	-	-	-
واردات (میلیون دلار)	۵،۸۶۷	۲،۴۸۹	۳،۳۷۸	-	-	-
تراز تجاری (میلیون دلار)	۳۱،۲۵۳	۲۲،۹۲۱	۸،۳۳۱	-	-	-
سرمایه گذاری مستقیم خارجی (میلیون دلار)	۸۱۳	۴۵۷	۳۵۶	۳۰	۸۲	۲۴۳
سرمایه گذاری مستقیم وارد شده به داخل مرزها	۵۰۵	۴۱۷	۸۸	-	-	-
Facilities investment (KRW billion)	۳،۱۱۰	۱،۸۸۹	۱،۲۲۰	-	-	-

میزان فروش قطعه سازان کره‌ای (صد میلیون وون)

سال	خطوط تولید	لوازم یدکی	صادرات	جمع	
۲۰۰۵	۳۲۶،۸۳۴	۲۲،۸۷۸	۶۷،۶۱۰	۴۱۷،۳۲۲	۱۴،۱
۲۰۰۶	۳۶۰،۰۰۴	۲۳،۴۰۰	۷۶،۷۰۴	۴۶۰،۱۰۸	۱۰،۳
۲۰۰۷	۳۸۶،۴۰۹	۲۳،۱۸۵	۹۲،۳۰۶	۵۰۱،۹۰۰	۱/۹
۲۰۰۸	۳۶۸،۴۸۶	۲۲،۱۰۹	۱۰۵،۲۷۱	۴۹۵،۸۶۶	۲/۱-
۲۰۰۹	۳۴۲،۲۳۶	۲۰،۵۳۳	۸۲،۶۸۹	۴۴۵،۴۵۸	۲/۱۰-
۲۰۱۰	۴۴۰،۷۹۴	۲۶،۴۴۸	۱۲۱،۲۸۵	۵۸۸،۵۲۷	۱/۳۲
۲۰۱۱	۵۱۶،۲۹۳	۳۰،۹۷۸	۱۳۰،۹۱۲	۶۷۸،۱۸۳	۲/۱۵

۶/۱۰	۷۵۰،۳۵۹	۱۹۹،۴۴۳	۳۰،۱۸۴	۵۱۶،۲۹۳	۲۰۱۲
------	---------	---------	--------	---------	------

قطعه سازان کره ای تولیدات صادراتی خود را بدلیل رشد تولید خارجی کیا-هیوندایی افزایش داده اند. به این ترتیب قطعه سازان کره ای به سرعت فعالیت شان را از طریق توسعه فعالیت در بازارهای خارجی، جهانی کرده اند. بطوریکه در سال ۲۰۰۸ صدو ده قطعه ساز بومی کره ای در ۳۱۰ کارخانه خارجی فعالیت داشته اند.

وضعیت سرمایه گذاری مستقیم خارجی در صنعت قطعه سازی:

تا پایان سال ۲۰۱۱، ۲۸۱ قطعه ساز بومی کره ای سرمایه ی مستقیم خارجی دریافت کرده اند. سرمایه های خارجی عموماً بسمت قطعات با فناوری بالا هدایت میشوند. تقریباً تمام ده قطعه ساز برتر دنیا در صنعت قطعه سازی کره سرمایه گذاری کرده اند و چندین شعبه دارند. برخی از این شرکت ها عبارتند از: Delphi, viston و Johnson controls آمریکا، Bosch, continental و ZF آلمان، Valeo و faurecia فرانسه و denso ژاپن.

سرمایه گذاری مستقیم خارجی سالانه در صنعت قطعه سازی کره

جمع	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶	۲۰۰۵	۱۹۹۶-۲۰۰۱	تا ۱۹۹۵	
تعداد شرکتهای	۸	۷	۸	۹	۱۹	۱۲	۷۹	۵۰	۸۹	
میزان سرمایه گذاری	۳۷	۸	۲۲۱	۸۴	۲۳۰	۱۲۶	۶۸۹	۹۳۳	۱۰۸۵	

شرکت سرمایه گذار	شرکت ایجاد شده (سهم مالکیت خارجی)	قطعات
TRW	Shinhan Valve (۲۵٪)	سوپاپ

Denso	Denso PS (%.۴۴)	قطعات الکتریکی، سیستم تهویه مطبوع
Delphi	Delphi Korea (%.۱۰۰)	ایرپ، کمربند ایمنی
	Daesung Electric (%.۴۹,۵)	قطعات الکتریکی
	Packard Korea Inc (%.۵۰)	قطعات الکتریکی
	Korea Delphi Automotive Systems (%.۵۰)	سیستم ترمز و فرمان، قطعات الکتریکی
Robert Bosch	Robert Bosch Korea (%.۱۰۰)	سیستم کنترل الکتریکی، سیستم تزریق سوخت
	Kefico (%.۵۰)	سیستم تزریق سوخت، کنترل موتور
Magna Powertrain	Magna Powertrain Korea Inc (%.۱۰۰)	قطعات گیربکس و موتور
Valeo	Control Korea Valeo Climate (%.۱۰۰)	کمپرسورهای جریان متناوب
	Valeo Pyeong Hwa (%.۴۹)	مواد اصطکاکی، کلاچ
Visteon	Control Halla Climate (%.۷۰)	سیستم تهویه مطبوع
	Duckyang Ind (%.۵۱)	trims ,Crash pads
	Visteon Interiors Korea (%.۵۱)	Embedded modules

Johnson Controls	Johnson Controls Automotive Interiors Korea (100%) Johnson Controls Automotive Korea (٪۱۰۰)	تزئینات داخلی
Continental I AG	.Continental Automotive Systems Corp (٪۶۵)	سیستم کنترل الکتریکی، سیستم تزریق سوخت
Faurecia	(٪۱۰۰) Faurecia Exhaust Systems Korea	سیستم اگزوز

وضعیت تولید، اشتغال زایی و گردش مالی قطعه سازان کره ای

وضعیت قطعه سازان برتر کره ای در جدول ذیل خلاصه شده است

شماره	نام تأمین کننده	گردش مالی	اشتغال زایی	تولیدات
۱	Hyundai Mobis	۱۶،۸۶۶	۶،۹۸۲	Modules and parts
۲	Hyundai Wia	۶،۲۵۴	۲،۴۳۲	Modules and engines
۳	Hyundai Powertech	۲،۹۵۵	۱،۷۶۶	T/M
۴	Mando	۳،۱۴۱	۴،۰۹۰	Brake, steering, and suspension devices

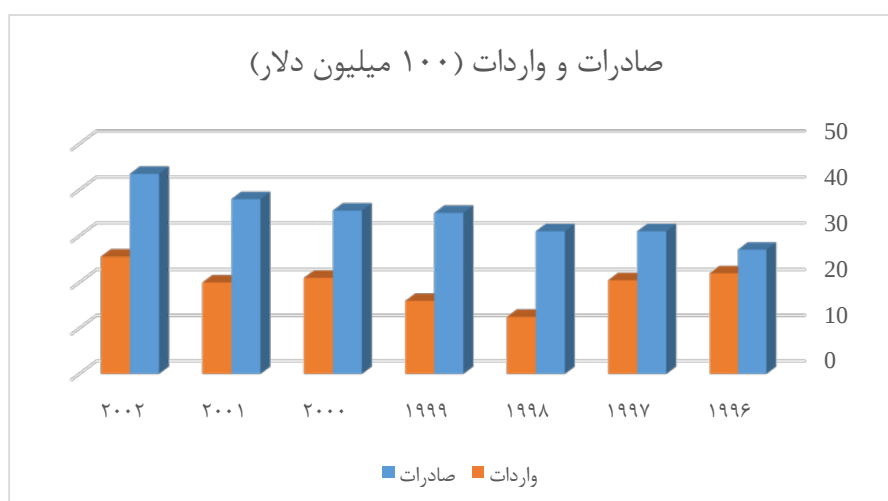
۵	Halla Visteon Climate .Control Corp	۲,۱۷۳	۱,۸۵۰	Air conditioners, heaters, compressors
۶	Hyundai Kefico	۱,۴۳۱	۱,۰۷۱	Engine control devices, PCU
۷	Hyundai Dymos	۱,۴۰۳	۱,۱۲۸	P/T, seats
۸	Korea Delphi Automotive Systems Corporation	۱,۱۸۸	۱,۹۳۸	Crash pads
۹	Heesung .Catalysts Corp	۱,۰۸۷	۳۵۰	لوله و ترمینال
۱۰	Kyungshin	۱,۰۶۵	۱,۱۸۷	Wiring harnesses, junction boxes
۱۱	Sungwoo Hitech	۱,۰۱۱	۱,۱۴۲	Fender apron & side member complete, doors
۱۲	Yura Corporation	۱,۰۱۰	۱,۷۱۶	Wiring harnesses, junction boxes
۱۳	Duckyang Ind. .Co., Ltd	۹۰۶	۷۲۳	Crash pads
۱۴	Samwoo	۸۸۵	۲۵۵	Emission parts, NY parts
۱۵	Sungwoo Automotive	۸۷۷	۱,۲۴۹	Clutch covers and disks
۱۶	Hanil E-hwa	۷۹۳	۸۹۲	Door trimmings, seats
۱۷	Daewon Kang Up .Co., Ltd	۷۳۸	۱,۰۳۵	Springs, seats

۱۸	.Das Corp	۷۲۴	۱،۲۳۸	Seats		
۱۹	Dongyang Mechatronics	۶۲۱	۱،۱۱۰	Wipers, cooling fans		
۲۰	Doowon Climate Control .Co., Ltd	۵۹۶	۴۲۳	Air-conditioners		
		۲۰۰۶		۲۰۰۷		۲۰۰۸
		تعداد سازنده	تولید	تعداد سازنده	تولید	تعداد سازنده
قطعات موتور		۸۳۹	۶،۰۸۴	۶۵۵	۶،۸۶۳	۶۱۴
قطعات بدنه		۷۰۲	۱۰،۴۳۸	۵۹۲	۱۰،۴۹۸	۵۶۲
سیستم تعلیق و قطعات		۱۵۰	۱،۳۰۱	۱۱۰	۱،۴۲۷	۱۰۷
ترمز و قطعات		۳۳۶	۳،۴۹۵	۲۴۵	۳،۶۳۲	۲۳۴
سیستم انتقال قدرت و قطعات		۵۰۲	۷،۵۸۷	۴۴۶	۸،۷۶۰	۴۰۸
فرمان و قطعات		۲۶۳	۲،۵۱۸	۲۱۷	۲،۴۸۹	۱۹۰
چرخ و قطعات		۸۴	۱،۱۸۲	۷۱	۱،۱۱۳	۵۸
رادیاتور و قطعات		۵۳	۴۳۴	۳۹	۳۷۲	۳۲
سیستم آگزوز و قطعات		۱۶۵	۲،۰۴۷	۱۲۳	۲،۰۴۱	۱۲۲
کمبرند ایمنی و قطعات		۴۷	۳۵۷	۴۰	۳۷۴	۳۶
کیسه هوا و قطعات		۳۸	۵۴۴	۲۸	۷۰۶	۲۵
محفظه سوخت		۵۸	۶۳۴	۳۸	۴۰۴	۳۴

واحدهای گرمایشی	۱۷	۱۰۳	۱۶	۱۸۸	۱۷	۱۴۰
سایر قطعات	۶۷۵	۶،۸۹۳	۵۲۰	۶،۹۹۸	۴۶۳	۷،۷۴۳
محافظ سیم کشی	n/a	n/a	۸۹	۱،۸۶۶	۷۸	۱،۷۶۴
قطعات الکتریکی	n/a	n/a	۳۲	۱،۰۵۰	۳۱	۵۲۳

بالانس ارزی صنعت قطعه سازی خودرو کره جنوبی

در سال‌های ابتدایی شکل‌گیری صنعت خودرو در کره صنعت قطعه‌سازی بدلیل مونتاژکاری خودروسازان مشکلاتی داشت. اما رفته رفته بر مشکلات غلبه کرد و صنعت قطعه‌سازی قوی‌تری شکل گرفت. بحران مالی در آسیا تولید قطع در کره را تحریک کرد. این تحریک از طریق کاهش ارزش وون اتفاق افتاد. که باعث شد میزان واردات قطعه در طی سال‌های بحران مالی شدیداً کاهش یابد.



در کنار این کاهش واردات، صادرات قطعات خودرو نیز افزایش یافت.

سال	بالانس ارزی (میلیارد دلار)
۱۹۹۷	۰،۷
۱۹۹۸	۰،۹

۰,۸	۱۹۹۹
۰,۶	۲۰۰۰
۰,۶	۲۰۰۱
۰,۵	۲۰۰۲
۱,۸	۲۰۰۳
۳,۱	۲۰۰۴
۵,۴	۲۰۰۵
۶,۸	۲۰۰۶
۸,۴	۲۰۰۷
۹,۶	۲۰۰۸
۸,۳	۲۰۰۹
۱۳,۹	۲۰۱۰
۱۷,۲	۲۰۱۱
۱۹	۲۰۱۲
۲۰,۳	۲۰۱۳
۲۰,۷	۲۰۱۴

لازم به ذکر است که آمار تراز تجاری قطعه‌سازی در جدول فوق مربوط به ردیف تعرفه ۸۷۰۳ است و سایر ردیف تعرفه‌های مرتبط با قطعات خودرو را دربر ندارد.

همکاری و نحوه ارتباط بین خودروسازان و قطعه‌سازان

قطعه‌سازان و خودروسازان بشدت به یکدیگر وابسته‌اند و این موضوع بدلیل جایگاه ویژه‌ی قطعه‌سازی در زنجیره ارزش صنعت خودرو است. هرچند سابقاً خودروسازان در دنیا، قطعات خودرو را نیز تولید می‌کردند، دولت کره چنین سیاستی را دنبال نمی‌کرد.

چنین همکاری‌هایی در میانه‌ی دهه ۷۰ میلادی شکل گرفت. زمانی که پونی (اولین خودروی کره‌ای) به تولید انبوه رسید و قطعه‌سازان کره‌ای شروع به داخلی‌سازی قطعات کردند. افزایش داخلی‌سازی قطعات با اجرای الزامات طرح ۳ ساله‌ی داخلی‌سازی خودرو هدایت می‌شد. وزارت تجارت، صنعت و انرژی^۱ کره مأمور ترویج برون‌سپاری و عقد قراردادهای همکاری میان خودروسازان و قطعه‌سازان بود.

ارتباط بین خودروساز و قطعه‌ساز یک رابطه همزیستی بود. چه آن‌که قطعه‌ساز فقط به یک خودروساز قطعه می‌فروخت و خودروساز نیز در عوض ارتباط و خرید بلندمدتی را تضمین می‌کرد و این کار در کنار سایر منافع به ترویج قطعه‌سازی کمک می‌کرد. به این ترتیب یک ارتباط صادقانه و همکاری تنگاتنگ شکل می‌گرفت و این موضوع کارآمدی و رقابت‌پذیری صنعت خودرو را به‌عنوان یک کل واحد تضمین می‌کرد.

تجربه ارتباط بلندمدت بین خودروساز و یک قطعه‌ساز به نوعی برای قطعه‌ساز یک بیمه به حساب می‌آمد. مثلاً زمانی که یک درآمد تضمین‌شده برای تأمین‌کنندگان وجود دارد به آن‌ها اجازه می‌دهد تا سرمایه‌گذاری‌های کلان^۲ و فرآیند بهبود مستمر فناوری را بدون ترس از دست دادن منبع درآمد انجام دهند. این سیستم سبب می‌شود تأمین‌کنندگان قادر به هزینه در تحقیق و توسعه باشند و خودروسازان نیز به یک رقابت‌کننده نیرومند در سطح جهانی تبدیل شوند.

علاوه بر این، در کره جنوبی معمولاً یک قطعه‌ساز متکی به یک خودروساز بود و فقط به یک خودروساز قطعه می‌فروخت در حالیکه خودروساز چندین قطعه‌ساز برای انتخاب داشت (سیاست چند سورسی) بنابراین قطعه‌سازان مجبور به رعایت استانداردهای کیفی بودند و این موضوع در مجموع بنفع کلیت صنعت خودرو کره بود.

البته این سیستم محدودیت‌هایی نیز داشت. محدود شدن مقیاس تولید از پیامدهای این سیاست بود و خودروسازان تأمین‌کنندگان زیادی داشتند. در سال ۱۹۹۷ هیوندایی ۳۸۰ و کیا ۲۷۰ قطعه‌ساز وابسته داشتند در حالیکه خودروسازان ژاپنی باوجود مقیاس تولید بیشتر تنها ۱۴۰ تا ۲۰۰ تأمین‌کننده داشتند. اگر چه بخاطر ملاحظات

^۱ Ministry of Commerce, Industry and Energy (MOCIE)

^۲ capital-intensive investments

بحران مالی آسیا دولت تشویق هایی برای برخی اصلاحات ساختاری برای شرکت های کوچک داشته است اما اندازه بسیاری از بنگاه ها هنوز کوچک است (در سال ۲۰۰۵) و حدود ۸٪ از شرکتها بزرگ هستند. این مقیاس تولید باعث می شود نتوانند سرمایه گذاری های بزرگ انجام دهند و پروژه های کلان را انجام دهند. یک مطالعه تجربی در سال ۱۹۹۳ نشان داده است فقط ۳۰٪ از قطعه سازان کره ای بدون کمک خودروساز قادر به طراحی بوده اند. این درحالیست که این عدد برای قطعه سازان ژاپنی ۷۰٪ است. در نتیجه سطح فناوری در اختیار خودروسازان کره ای، با یک فاصله ای عقب تر از رقبای خارجی بوده است

علاوه بر این، یک مطالعه انجام شده در سال ۱۹۹۶ نشان داد که بر خلاف تصور عمومی، فقدان اعتماد و همکاری بین تامین کنندگان و تولید کنندگان وجود دارد. به دلیل درجه فوق العاده بالا از وابستگی به تولید کنندگان، تامین کنندگان می دانستند که آنها قدرت چانه زنی به ناچار کمتر از تولید کنندگان بود. این بدان معناست که تولید کنندگان می تواند از آنها بهره برداری کند!

همچنین منتقدان این سیستم چنین استدلال میکردند که تأمین کنندگان در این روش تنبل بار می آیند زیرا تحت هرشرایطی منبع درآمد تضمین شده دارند حتی اگر کارشان از لحاظ کیفی پیشرفت نکند.

البته این روند در سال های اخیر رو به کاهش است. در سال ۲۰۰۱ حدود ۵۵,۴٪ از فروشندگان قطعات فقط با یک خودروساز در ارتباط بوده اند در حالیکه این عدد در سال ۲۰۰۹ به ۵۰٪ کاهش یافته است.

تعداد خودروسازانی که با قطعه ساز در ارتباط است							جمع
	۱	۲	۳	۴	۵	۶	
تعداد تأمین کنندگان	۴۳۶	۲۳۳	۹۲	۶۳	۵۴	۲۱	۸۹۹
درصد (%)	۴۸,۵	۲۵,۹	۱۰,۲	۷,۰	۶,۰	۲,۳	۱۰۰

از لحاظ مالکیت شرکت ها نیز، خودروسازان و قطعه سازان به سمت ادغام عمودی حرکت کرده اند. به بیان دیگر خودروسازان با خرید یا ایجاد قطعه سازان مالکیت آن ها را بدست آورده اند. عکس این موضوع صادق نیست.

- 1- The Roles of Export-led Policies in Developing Automobile Industry in South Korea, Royal University of Phnom Penh And Royal University of Law and Economics Siem Pichnorak , 2013
- 2- Can Technology Be Developed Without Government Assistance? Korean Automobile Case Study, The Economic Policy Research Foundation of Turkey, İrem KIZILCA, Researcher, Economic Studies
- 3- Between Two Coordination Failures: Automotive Industrial Policy in China with a Comparison to Korea ,Yasheng Huang,1997
- 4- Competing Economies: America, Europe, and the Pacific Rim,chapter7: Industrial Strategies of Korea and Taiwan
- 5- Comparison of Automobile Industry Policy Between China and Korea By Fu Baozong PH.D Academy of Macroeconomic Research, National Development & Reform Commission , P.R.China
- 6- Evolution of Industrial Policy and Green Growth in Korea,Sanghoon Ahn,Managing Director,Korea Development Institute
- 7- Promising investment opportunities-Auto & Auto parts, invest korea
- 8- The U.S.-South Korea Free Trade Agreement (KORUS FTA): Provisions and Implementation, Brock R. Williams, Coordinator Analyst in International Trade and Finance, September 2014
- 9- Pending U.S. and EU Free Trade Agreements with South Korea: Possible Implications for Automobile and Other Manufacturing Industries, Cornell University ILR School,2010, Michaela D. Platzer,Congressional Research Service
- 10- FDI IN THE KOREAN AUTO INDUSTRY, John Ravenhill, January 2005
- 11- <http://www.icapitaleducation.biz/> :South Korea's Automotive Policies
- 12- Annual Report 2014 Korean Automobile Industry, Korea Automobile Manufacturers Association
- 13- Annual Report 2013 Korean Automobile Industry, Korea Automobile Manufacturers Association

- 14- From National Champions to Global Partnerships: The Korean Auto Industry, Financial Crisis and Globalization Chair of Politics, University of Edinburgh ,John Ravenhill,Professor, Department of Politics ,University of Edinburgh
- 15- The South Korean Automotive Supplier Report, SupplierBusiness, 2015 edition
- 16- https://en.wikipedia.org/wiki/SsangYong_Motor
- 17- Korean Automotive Industry in Transition,July 1997,Daechang Lee, Kia Economic Research Institute
- 18- https://en.wikipedia.org/wiki/GM_Korea
- 19- <http://www.worldstopexports.com/automotive-parts-exports-country/3259>
- 20- current status of korea Automotive Industry and its Green & Smart car strategy,2014, Korea Institute for Industrial Economics & Trade, Hang Koo Lee
- 21- Hyuandai Motor Company:Annual Report 2013
- 22- <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- 23- Accelerated Vehicle Retirement Programs in Japan and South Korea: Background for Congress, Congressional Research Service,2010, Bill Canis