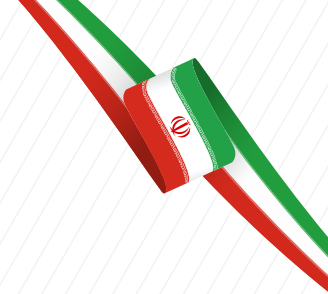




مؤسسه مطالعات پژوهش های بازرگانی



گزارش اینفوگرافیک

سیر تحول صنعت خودرو در ترکیه

(در پنج مرحله سیاستی)



مهر ماه ۱۴۰۳



راهبردها و سیاست‌های اصلی در مراحل پنج‌گانه تحول صنعت خودرو



سیاست‌ها	راهبردها
<ul style="list-style-type: none"> - ایجاد نهادهای مالی برای پشتیبانی از توسعه صنعت - سرمایه‌گذاری مشترک دولت با خودروسازان خارجی 	<p>« مرحله اول. راهبری مستقیم توسعه صنایع کلیدی توسط دولت (از جمله خودرو)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - افزایش تعرفه‌های واردات خودرو - داخلی‌سازی بخشی از قطعات و مجموعه‌ها - حمایت از سرمایه‌گذاری مشترک خودروسازان خارجی و داخلی 	<p>« مرحله دوم. جایگزینی واردات و حمایت از تولید داخل (سیاست صنعتی عمودی)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - کاهش موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای واردات خودرو - ارایه مشوق‌های صادراتی 	<p>« مرحله سوم. تولید صادرات محور و اتخاذ سیاست صنعتی افقی</p>
<ul style="list-style-type: none"> - پیوستن به اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا - ارایه مشوق‌های تحقیق و توسعه 	<p>« مرحله چهارم. پیوستن به زنجیره‌های ارزش جهانی خودرو</p>
<ul style="list-style-type: none"> - سیاستگذاری جامع با رویکرد تولید خودروهای با فناوری‌های نوین و تقویت صنعت تولید قطعه و مجموعه برای خودروهای برقی - هدایت و حمایت از تولید خودروی ملی برقی 	<p>« مرحله پنجم. بهبود رقابت‌پذیری جهانی با ارتقای فناوری تولیدات</p>

مرحله اول - دهه ۱۹۲۰ تا ۱۹۵۰: نقش مستقیم دولت در شکل‌گیری صنعت خودرو



در این دوره به دلیل نبود بخش خصوصی قدرتمند، دولت به طور مستقیم در ایجاد صنایع (از جمله صنعت خودرو) ایفای نقش می‌کرد. در واقع با تشخیص ضرورت دخالت دولت برای صنعتی‌سازی ترکیه، در قانون تشویق صنعتی (مصوب ۱۹۲۷)، دولت مکلف به راه‌اندازی و مدیریت صنایع کلیدی شد. ضمن اینکه در برنامه‌های توسعه‌ای این کشور، صنعت خودرو به عنوان یکی از اولویت‌های صنعتی تعیین شد.



تحولات صنعت خودرو	سیاست‌ها و اقدامات دولت
<ul style="list-style-type: none"> - مشارکت دولت با خودروسازان خارجی (کرایسلر و ایسوزو) - برای ایجاد خطوط مونتاژ خودرو - مشارکت هلدینگ بزرگ بخش خصوصی با خودروسازی فورد - برای ایجاد خط مونتاژ 	<p>سرمایه‌گذاری دولت برای ایجاد صنعت خودروسازی:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ایجاد بانک کار و بانک صنایع و معادن برای تامین مالی صنایع بخش خصوصی و دولتی - مشارکت دولت با خودروسازان خارجی برای ایجاد خطوط مونتاژ خودرو <p>جذب سرمایه‌گذاری خصوصی در صنعت خودرو:</p> <ul style="list-style-type: none"> - تصویب قانون تشویق صنعتی برای جذب سرمایه‌گذاران خصوصی و خارجی در صنعت <p>تدوین اولین برنامه پنج‌ساله صنعتی (خودرو یکی از اولویت‌های صنعتی)</p>

مرحله دوم - از ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰: سیاست جایگزینی واردات و حمایت از تولید داخل



در دهه ۱۹۶۰ دولت راهبرد صنعتی سازی بواسطه جایگزینی واردات را با هدف کاهش وابستگی به بازارهای خارجی و تقویت تولید داخل اتخاذ نمود که آن را تا اوایل دهه ۱۹۸۰ کمابیش ادامه داد. در این دوره دولت به منظور تقویت تولید داخلی خودرو، علاوه بر طراحی سازوکار چندوجهی (مشمول بر دیوار تعرفه‌ای و انواع مشوق‌ها)، داخلی سازی خودروهای مونتاژی و حتی تولید خودروی ملی را در دستور کار قرار داد.



تحولات صنعت خودرو	سیاست‌ها و اقدامات دولت
	حمایت از شکل‌گیری صنعت خودروی داخلی:
	- وضع تعرفه‌های بالا برای واردات خودرو
	- وضع نرخ ارز ترجیحی برای واردات فناوری خودرو
	- اعطای یارانه و مشوق‌های مالیاتی برای تحقیق و توسعه
	- داخلی سازی قطعات و مجموعه‌های خودرو (ابلاغ بخش نامه صنعت مونتاژ، برای تولید داخلی بخشی از قطعات خودرو، لوازم خانگی و ...)
	- تولید آزمایشی خودروی ملی دوریم توسط شرکت راه آهن ترکیه
	ترغیب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو:
	- حمایت از سرمایه‌گذاری مشترک خودروسازی‌های خارجی با شرکت‌های داخلی
- شکل‌گیری خطوط مونتاژ با مشترک برندهای خارجی (فورد، فیات، رنو)	
- تولید انبوه برند خودروی داخلی آنادل توسط فورد-اتوسان (۱۹۶۶-۱۹۸۴)	
- رشد صنعت قطعه‌سازی به دنبال سیاست داخلی سازی	
- دستیابی به رکورد تولید بیش از ۱۴۰ هزار دستگاه خودرو در اواسط دهه ۱۹۷۰	

مرحله سوم - از ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۴: راهبرد توسعه صادرات و تحول در سیاست صنعتی



در سال ۱۹۸۰، تولید صادرات محور جایگزین راهبرد جایگزینی واردات شد و طی سال‌های بعد، آزادسازی تجاری به منظور زمینه‌سازی پیوستن ترکیه به اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا صورت گرفت. همچنین در این دوره سیاست صنعتی ترکیه از رویکرد سیاستگذاری عمودی به افقی تغییر یافت. مجموع اقدامات فوق، به مثابه محرکی برای افزایش سرمایه‌گذاری در ایجاد ظرفیت‌های جدید صنعت خودرو و همزمان کاهش هزینه‌ها، بهبود کیفیت و ارتقای بهره‌وری در این صنعت عمل نمود.



سیاست‌ها و اقدامات دولت	تحولات صنعت خودرو
<p>حرکت به سمت آزادسازی تجاری و تولید صادرات محور:</p> <ul style="list-style-type: none"> - کاهش تدریجی تعرفه‌های واردات برای فراهم کردن زمینه رقابتی شدن صنعت خودرو - رایبه مشوق‌های صادراتی در قالب بازپرداخت مالیات، اعتبار ترجیحی و تخصیص ارز برای واردات - پرداخت یارانه سرمایه‌گذاری به شرکت‌های کوچک و متوسط و تمامی شرکت‌های فعال در زمینه تحقیق و توسعه <p>تحول در سیاست صنعتی و اتخاذ سیاست‌های صنعتی افقی (به جای حمایت از صنایع خاص)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو به دنبال سیاست‌های دولت و شرایط رقابتی ناشی از افزایش واردات خودرو - سرمایه‌گذاری مشترک تویوتا با یک شرکت ترکیه‌ای - سرمایه‌گذاری برندهای جهانی قطعه‌سازی خودرو (روبرت بوش، ولوو، دلفی، پکارد و مانسمان ساخس) در صنعت خودروی ترکیه

مرحله چهارم - از ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۵: عضویت ترکیه در اتحادیه گمرکی اروپا و پیوستن به زنجیره‌های ارزش جهانی



از سال ۱۹۹۶ توافقنامه پیوستن ترکیه به اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا اجرایی شد که به شکل‌گیری رقابت جدی در صنعت خودرو و افزایش جذب سرمایه‌گذاری خارجی در این بخش انجامید. در واقع از این توافقنامه به عنوان مهمترین عامل در سوق دادن صنعت خودروی ترکیه به پیوستن به زنجیره‌های ارزش جهانی خودرو و تبدیل شدن به صنعتی با قابلیت رقابت‌پذیری جهانی طی این دوره یاد می‌شود.



سیاست‌ها و اقدامات دولت	تحولات صنعت خودرو
<p>پیوستن ترکیه به اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا:</p> <p>« حذف تدریجی تعرفه واردات خودرو از اتحادیه اروپا (تعریف فرجه زمانی ۵ ساله برای صنعت خودرو برای کمک به گذار این صنعت)</p> <p>« ممنوعیت واردات خودروی فرسوده از اروپا به مدت ۱۰ سال (جلوگیری از تبدیل ترکیه به بازار خودروهای دست دوم اروپایی)</p> <p>« الزام رعایت استانداردهای کالایی و زیست محیطی اتحادیه اروپا برای صادرات به این اتحادیه</p> <p>ترغیب سرمایه‌گذاری خارجی</p>	<ul style="list-style-type: none"> - افزایش سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو (ورود هیوندای و هوندا) - حرکت صنعت خودرو به سمت تولید خودرو و قطعات طبق استانداردهای اتحادیه اروپا - افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو برای تولید کیفی و تولید مدل‌های جدید: خرید ماشین‌آلات، ارتقای فناوری و فعالیت‌های تحقیق و توسعه - آغاز صادرات خودرو به بازارهای اروپا و پیوستن به زنجیره‌های ارزش جهانی

مرحله پنجم - از ۲۰۰۶ تاکنون: رقابت جهانی پایدار با مدیریت فناوری و رویکرد نوآورانه



از سال ۱۹۹۶ توافقنامه پیوستن ترکیه به اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا اجرایی شد که به شکل‌گیری رقابت جدی در صنعت خودرو و افزایش جذب سرمایه‌گذاری خارجی در این بخش انجامید. در واقع از این توافقنامه به عنوان مهمترین عامل در سوق دادن صنعت خودروی ترکیه به پیوستن به زنجیره‌های ارزش جهانی خودرو و تبدیل شدن به صنعتی با قابلیت رقابت‌پذیری جهانی طی این دوره یاد می‌شود.



تحوالات صنعت خودرو	سیاست‌ها و اقدامات دولت
	سیاست‌گذاری جامع در صنعت خودرو:
	« تدوین دو سند راهبردی برای صنعت خودرو در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۴
- دستیابی به رکورد تولید بیش از ۱ میلیون دستگاه خودروی سواری و بیش از ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی تجاری در سال ۲۰۱۷	« تدوین سیاست‌ها و اقدامات صنعت خودرو در برنامه‌های توسعه یازدهم و دوازدهم با تاکید بر فناوری‌های نوین و الزامات آن، تقویت صنعت قطعه و مجموعه‌سازی و افزایش سرمایه‌گذاری خارجی
- دستیابی به ظرفیت تولید سالانه ۲ میلیون دستگاه انواع خودرو تا سال ۲۰۲۳	اجرای دو طرح تولید خودروی ملی:
- آغاز تولید انبوه اولین خودروی برقی ملی	« اجرای ناموفق طرح خودروی ترکیه برای تولید خودروی ملی (خرید مالکیت معنوی یک برند خارجی) که تنها نمونه اولیه آن تهیه شد
- برنامه‌ریزی برای صادرات خودروی برقی ملی به اروپا تا پایان دهه جاری	« تولید اولین خودروی برقی ملی "تاگ" با دستور تاسیس گروه سرمایه‌گذاری مشترک خودروی ترکیه و تولید انبوه از اوایل سال ۲۰۲۳
	« تعریف مشوق‌ها و تسهیلات متنوع برای تولید خودروی ملی تاگ

جمع‌بندی تحول صنعت خودروی ترکیه

