

بررسی عملکرد صنعت قطعه سازی خودرو

حسن ولی بیگی

(کارشناس ارشد اقتصاد،

موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی)

الف. قطعات خودرو به دو دسته اصلی (انحصاری) و غیر اصلی (غیر انحصاری) تقسیم می شوند:
قطعات اصلی یا انحصاری^(۱)

این دسته از قطعات که در انحصار کمپانی های سازنده خودرو قرار دارد و تقریباً ۳۰ درصد قطعات یک خودرو را تشکیل می دهند به سه صورت زیر تولید می شوند:

۱. کمپانی سازنده خودرو، کلیه مراحل طراحی و ساخت قطعه را بر عهده دارد.
۲. کمپانی سازنده خودرو، قطعه را طراحی می کند ولی ساخت آن را به شرکت های قطعه ساز طرف قرارداد خود واگذار می نماید.

۳. کمپانی سازنده خودرو، مشخصات قطعه مورد نیاز را به قطعه ساز مورد نظرش می دهد و قطعه ساز، کلیه مراحل طراحی و ساخت قطعه را عهده دار می شود.

از جمله قطعات اصلی یا انحصاری خودرو می توان به قطعات بدنه و داشبورد، قسمت های مختلف موتور و نیروی محرکه، بخش انتقال نیرو مانند گیربکس و دیفرانسیل، میل لنگ، شاتون و... اشاره کرد.

دانش فنی این قطعات به طور انحصاری در اختیار سازندگان خودرو قرار دارد و قطعات تولید شده نیز در خودروهای متعلق به این سازنده مورد استفاده قرار می گیرد.

قطعات غیر اصلی یا غیر انحصاری^(۲)

این دسته از قطعات که در برخی اوقات قطعات یدکی نیز نامیده می شوند، حدود ۷۰ درصد قطعات یک خودرو را تشکیل می دهند. قطعات غیر انحصاری، قطعاتی هستند که طراحی و ساخت آنها در انحصار یک شرکت سازنده خودرو معین قرار ندارد و می توانند توسط قطعه سازان مستقل، تولید و عرضه شوند.

قطعات غیر انحصاری را می توان از لحاظ سرعت مصرف به دو دسته تقسیم کرد:

۱. قطعات کند مصرف^(۳):

قطعاتی هستند که در طول عمر یک خودرو با سرعت نسبتاً کمتری تعویض

این مقاله ابتدا با استناد به داده های آماری مرکز آمار ایران عملکرد صنعت خودرو در زمینه های میزان تولید، میزان سرمایه گذاری، ایجاد اشتغال، هزینه های تحقیق و توسعه و ارزش افزوده را به تفکیک کل صنعت و بخش های مختلف آن بررسی می کند و سپس به بررسی عملکرد صنعت در حوزه بازرگانی (واردات و صادرات) می پردازد.

۱. مقدمه

بی تردید صنعت خودروسازی مهمترین نیروی محرکه برای رشد اقتصادی در قرن گذشته بوده است به طوری که پیتر دراکر این صنعت را «صنعت صنعت ها» نام نهاده است. اکنون نیز صنعت قطعه سازی در جهان با تغذیه صنعت خودروسازی با تولید بیش از ۵۰ میلیون دستگاه خودرو، عمده ترین فعالیت تولیدی در جهان محسوب می شود. صنعت قطعه سازی در ایران نیز به عنوان تبلوری از مجموعه ای از صنایع نه تنها میبین توان تأثیرگذاری و به تحرک و داشتن سایر صنایع و بخش های اقتصادی است بلکه حاکی از میزان توسعه یافتگی صنعتی کشور نیز است. بررسی و شناخت جایگاه صنعت قطعه سازی و آثار فعالیت های آن بر صنعت کشور و در نهایت بر اقتصاد ملی می تواند تصویر روشنی از وضعیت این صنعت بر جای گذارد و پتانسیل های تولیدی و صادراتی این صنعت را آشکار سازد.

به همین جهت در این مقاله سعی خواهد شد ابتدا به برخی تعاریف و مفاهیم در زمینه قطعات خودرو اشاره، و سپس ضمن بررسی جایگاه صنعت قطعه سازی در بین سایر صنایع به بررسی وضعیت تولید، صادرات و واردات قطعات مورد بررسی خودرو پرداخته شود.

۲. تعاریف و مفاهیم

در این قسمت برای آشنایی بیشتر با بازار قطعات خودرو به اختصار به مناسبات حاکم بر این بازار اشاره می شود تا بتوان مکان فعلی تولیدکنندگان ایرانی را در سلسله مراتب تولید قطعات خودرو مشخص سازیم.

می‌شوند و از تکنولوژی متوسطی برخوردارند مانند استارت، دینام، موتورهای DC، یاتاقان و....

- قطعات تدمصرف (۴):

قطعاتی هستند که در طول عمر یک خودرو، با سرعت بیشتری نسبت به سایر قطعات تعویض می‌شوند. نظیر فیلتر روغن، فیلتر هوا، شمع، لامپ، لنت ترمز و کلاچ‌ها، چراغ‌ها و غیره که از تکنولوژی پایین‌تری نیز برخوردارند.

ب. سازندگان قطعات خودرو نیز به دو گروه اصلی و مستقل تقسیم می‌شوند:

- قطعه‌سازان اصلی

قطعه‌سازانی که با اخذ سفارش از سازندگان خودرو به تولید قطعات می‌پردازند که اصطلاحاً قطعه‌سازان اصلی (OEM) (۵) نامیده می‌شوند. قطعه‌سازان OEM قطعات خودرو را با مارک مشخص سازندگان خودرو (نظیر بنز یا پژو) تولید می‌کنند. البته قطعه‌سازان OEM در کنار سفارشات خودروسازان، خود نیز راساً قطعاتی را با مارک شرکت خود تولید می‌کنند و به بازار عرضه می‌کنند. قطعه‌سازان OEM باید دارای شرایط و ویژگی‌های زیر باشند (۶):

داشتن تخصص کامل در تولید قطعات مربوطه

داشتن واحد طراحی و مهندسی

رعایت کامل استانداردهای صنعتی بین‌المللی

امکان تولید انبوه به منظور پایین آوردن قیمت تمام شده

داشتن توانایی ایجاد تنوع در تولید و سرعت انطباق با نیازهای بازار

توانایی تأمین سفارشات با سرعت کافی

این قطعه‌سازان علاوه بر آن که، به علت جلب همکاری خودروسازان صاحب نام، به بازاری مطمئن و پایدار دست می‌یابند، از این رهگذر اعتباری نیز کسب می‌کنند و می‌توانند سهم معینی از بازار قطعات یدکی را به خود اختصاص دهند.

قطعه‌سازان مستقل

این قطعه‌سازان بدون ارتباط مستقیم با خودروسازان، به تولید قطعات یدکی می‌پردازند و محصولاتشان را با مارک‌های متفرقه به بازار عرضه می‌دارند. این دسته از قطعه‌سازان در مقام مقایسه با قطعه‌سازان اصلی معمولاً از دانش فنی پایین‌تری برخوردارند. ورود به صنعت قطعه‌سازان مستقل به علت رقابتی بودن

به مراتب سهل‌تر از ورود به بازار ویژه قطعه‌سازان اصلی است. در بازار قطعه‌سازان مستقل، عمدتاً قطعات تدمصرف و تا حدودی نیز قطعات کندمصرف عرضه می‌شوند. مشتریان این بازار، عمدتاً مصرف‌کنندگان منفرد هستند و به کیفیت کالا بیشتر از قیمت آن توجه دارند.

یکی از ویژگی‌های عمده بازار قطعه‌سازان مستقل، تنوع تولید و در دسترس بودن قطعه است. فعالین این بخش، نیازی به انعقاد قرارداد و اخذ مجوز ساخت از کمیانیهای اصلی ندارند و می‌توانند خود راساً با هر مارکی و به هر تعداد که صلاح بدانند، قطعات مورد نظر را تولید و عرضه کنند. امروزه قطعات تدمصرف را بیشتر کشورهای در حال توسعه تولید و سپس به بازارهای مصرف از جمله کشورهای سازنده خودرو صادر می‌کنند.

۳. بررسی شاخص‌های کلان اقتصادی صنعت قطعات خودرو ایران

در این بخش به شاخص‌هایی همچون اشتغال، تعداد واحدهای فعال، سرمایه‌گذاری، ارزش افزوده، هزینه تحقیقات و آزمایشگاه در صنعت قطعه‌سازی اشاره خواهیم نمود و همچنین ضمن بررسی روند شاخص‌های فوق در صنعت قطعه‌سازی به مقایسه این صنعت با کل صنعت و صنعت خودروسازی نیز اشاره خواهیم کرد. لازم به یادآوری است که براساس طبقه‌بندی مرکز آمار ایران قطعات خودرو به ۱. قطعات و ملحقات و ۲. بدنه و اتاق‌سازی تقسیم شده است و بر همین اساس اطلاعات نیز قابل دسترسی است. به این جهت در این قسمت، ما نیز به تبع این طبقه‌بندی و آمارهای قابل دسترسی به بررسی روند شاخص‌ها خواهیم پرداخت. آمارهای مورد نیاز این قسمت از مرکز آمار ایران (طرح نتایج آمارگیری از کارگاه‌های صنعتی با ده نفر و بیشتر کارکن) و طی سال‌های ۷۸-۱۳۷۴ جمع‌آوری شده است.

تعداد کارگاه‌ها

براساس گزارش‌های منتشره مرکز آمار ایران در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۲۱۲ کارگاه بالای ۱۰ نفر کارکن در کشور مشغول فعالیت در عرصه تولید و عرضه قطعات خودرو بوده‌اند که این تعداد کارگاه با رشدی بالغ بر ۳/۷ درصد که همراه با نوساناتی نیز بوده به ۲۴۶ کارگاه در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است. این میزان کارگاه در سال ۱۳۷۴ حدود ۹۴ درصد از کل کارگاه‌های صنعت خودروسازی کشور را تشکیل می‌دهد که در سال ۱۳۷۸ به ۹۵ درصد افزایش یافته است. در مجموع در سال‌های مورد بررسی (۷۸-۱۳۷۴) تقریباً ۹۵/۵ درصد کارگاه‌های فعال در این عرصه با مدیریت بخش خصوصی اداره شده و فقط ۴/۵ درصد کارگاه‌ها به بخش عمومی اختصاص داشته است (جدول ۱).

با تفکیک قطعات خودرو به قطعات و ملحقات خودرو و بدنه و اتاق‌سازی در خواهیم یافت که بیشتر فعالیت‌ها در عرصه قطعات مربوط به تولید قطعات و ملحقات خودرو است؛ در سال ۱۳۷۸ از ۲۴۶ کارگاه تولیدی ۲۱۱ کارگاه مربوط به تولید قطعات و ملحقات و تنها ۳۵ کارگاه مربوط به تولید بدنه و اتاق‌سازی است (جدول ۱).

روند رشد تعداد کارگاه‌ها نشان می‌دهد که فعالیت در عرصه تولید قطعات و ملحقات خودرو طی سال‌های اخیر بیشتر از بدنه و اتاق‌سازی بوده است. شاید بتوان علت آن را به محدود بودن بازار داخلی در طرف تقاضا برای بدنه و اتاق نسبت داد؛ در حالی که در طرف عرضه تولید قطعات و ملحقات چه به صورت کارخانه‌ای و چه به صورت لوازم یدکی در پنج سال گذشته، با توجه به افزایش تولید خودرو، سرعت بیشتری داشته است.

چنانچه جدول (۱) نشان می‌دهد، شاخص درصد کارگاه‌ها در تولید قطعات و ملحقات خودرو حاکی از سرعت افزایش تعداد کارگاه‌ها در این عرصه است. در واقع می‌توان گفت که با توجه به وجود پتانسیل‌های تولیدی فراوان در این عرصه، سرمایه‌گذاری‌ها به درستی به این بخش از صنعت هدایت شده‌اند. این



اقدام با توجه به خصوصی بودن تعداد کثیری از آن‌ها حاکی از ارسال علایم صحیح بازار داخلی و خارجی و همچنین شفاف شدن بازار قطعات خودرو و دریافت درست آن توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است.

اشتغال

چنانچه جدول (۱) نشان می‌دهد در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۱۱۵۴۰ نفر در صنعت قطعات خودرو مشغول به فعالیت بوده‌اند که از این تعداد ۷۶/۲ درصد در بخش تولیدی و ۲۳/۸ درصد در بخش اداری یا غیر تولیدی با این واحدها همکاری داشته‌اند که نشان دهنده آن است که در هر واحد به طور متوسط ۵۴ نفر کار می‌کرده‌اند. این نسبت با افزایش تعداد شاغلان به ۲۲۴۶۳ نفر در سال ۱۳۷۸ (بانرخ رشد سالانه ۱۸/۱ درصد) به ۹۱ نفر افزایش یافته است. البته بخشی از افزایش این نسبت به تاسیس و راه‌اندازی سه واحد بالای ۵۰۰ نفر کارکن در سال ۱۳۷۷ برمی‌گردد. در واقع این بخش از صنعت توانسته است به طور متوسط سالانه ۲۷۳۰ نفر نیروی کار جذب کند.

شاخص درصد شاغلان از کل صنعت نشان می‌دهد که این بخش از صنعت در سال ۱۳۷۴ تنها ۱/۴۳ درصد شاغلان کل صنعت کشور را جذب کرده است؛ این نسبت در سال ۱۳۷۸ به ۲/۵۴ درصد افزایش یافته که حاکی از افزایش اشتغال‌زایی مستقیم این بخش نسبت به سایر بخش‌های صنعت است.

با تفکیک قطعات خودرو به بدنه و اتاق‌سازی و قطعات و ملحقات خودرو می‌توان ساختار اشتغال را در بخش‌های فوق نیز تحلیل نمود. براساس جدول (۱) در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۱۰۶۴۴ نفر در تولید قطعات و ملحقات خودرو مشغول به فعالیت بوده‌اند که این تعداد با رشد سالانه ۱۸/۷۱ درصد به ۲۱۱۳۴ نفر در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است؛ این در حالی است که در واحدهای تولیدکننده بدنه و اتاق‌سازی در سال ۱۳۷۴ تنها ۸۹۶ نفر کارکن داشته‌اند که این تعداد با رشد متوسط سالانه ۱۰/۴ درصد به ۱۳۲۹ نفر در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است.

افزایش تعداد کارگاه‌ها و تعداد شاغلین در واحدهای تولیدکننده قطعات و ملحقات خودرو در طی سال‌های مورد بررسی حاکی از گرایش بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها به سمت تولید قطعات و ملحقات خودرو بوده است. در عرصه تولید قطعات و ملحقات، شاخص‌های درصد شاغلین از کل صنعت کشور و صنعت خودروسازی در سال ۱۳۷۸ به ترتیب ۲/۳۹ و ۴۱/۹ درصد است؛ این نسبت‌ها برای واحدهای تولید بدنه و اتاق به ترتیب ۰/۸۵ و ۲/۶۳ درصد است.

سرمایه‌گذاری

سرمایه‌گذاری در امور تولیدی در دنیای امروز یکی از عوامل مهم توسعه اقتصادی و پیشرفت اقتصادها محسوب می‌شود. سرمایه‌گذاری در واحدهای تولیدی معمولاً از دو نگرش درون‌گرا و برون‌گرا نشأت می‌گیرد. سرمایه‌گذاری در واحدهای تولیدی بر پایه نگرش درون‌گرا به مفهوم توجه به تأمین نیازهای بازار داخلی است. براساس این نگرش سرمایه‌گذاری و تولید دارای جهت‌گیری بازار داخلی و خارجی بوده و حتی در مرحله‌ای بازار خارجی اولویت بالاتری نیز خواهد داشت. در مقابل این نگرش دیدگاهی تحت عنوان نگرش برون‌گرا مطرح است. در این دیدگاه به سرمایه‌گذاری در تولید از زاویه بازار خارجی و داخلی نگاه می‌شود و تنوع در تولید، افزایش بهره‌وری، رقابت‌پذیری در بازارهای بین‌المللی و... مورد نظر است؛ درحالی که در نگرش درون‌گرا تنوع در تولید کالاها، کیفیت کالاها و قیمت آن کمتر در سیاست‌های سرمایه‌گذاری مورد توجه قرار می‌گیرد.

با عنایت به موارد بالا سرمایه‌گذاری انجام شده در صنعت قطعات خودرو عمدتاً بر پایه نگرش درون‌گرای شکل گرفته و این امر به صورت مانعی در مقابل واحدهای تولیدکننده عمل نموده و باعث شده که در حال حاضر این واحدها نتوانند در بازارهای جهانی با رقبای خود به رقابت بپردازند.

چنانچه از جدول (۲) ملاحظه می‌گردد در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۵۸۹۸۲ میلیون ریال (به قیمت‌های جاری) سرمایه‌گذاری در بخش قطعات خودرو صورت گرفته است؛ این مبلغ با رشد سالانه ۵۱ درصد در سال ۱۳۷۸ به ۳۰۹۵۸۰ میلیون ریال افزایش یافته است. این در حالی است که کل سرمایه‌گذاری در صنعت کشور فقط ۲۷ درصد در سال‌های مورد بررسی رشد داشته است. سهم سرمایه‌گذاری قطعات خودرو از صنعت خودرو در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۵۱/۳ درصد بوده که این نسبت در سال ۱۳۷۸ به ۷۱ درصد افزایش داشته است. این امر نشان از گسیل سرمایه‌گذاری از صنعت خودرو به سمت ساخت قطعات خودرو است. سهم سرمایه‌گذاری قطعات از کل صنعت کشور از ۲/۳۷ درصد در سال ۱۳۷۴ با نرخ رشد سالانه ۱۸/۸ درصد به ۴/۷ درصد در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته که حاکی از رشد سریعتر سرمایه‌گذاری در این بخش نسبت به سایر بخش‌های صنعتی است.

شاخص سرمایه‌گذاری سرانه (نسبت سرمایه‌گذاری به شاغلین بخش) در سال ۱۳۷۴، ۵/۸ میلیون ریال بوده که این نسبت در سال ۱۳۷۸ به ۱۳/۸ میلیون ریال افزایش یافته که حاکی از سرعت بیشتر سرمایه‌گذاری نسبت به ایجاد شغل در زمینه تولید و عرضه قطعات خودرو بوده است.

میزان سرمایه‌گذاری در تولید قطعات و ملحقات خودرو در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۵۷۸۸۶ میلیون ریال بوده که با رشد سالانه ۵۰/۳ درصد به ۲۹۵۴۵۷ میلیون ریال در سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است. این در حالی است که در تولید بدنه و اتاق‌سازی، در سال ۱۳۷۴، تنها ۱۰۹۶ میلیون ریال سرمایه‌گذاری صورت گرفته که با رشد سالانه ۸۹/۵ درصد به ۱۴۱۲۳ میلیون ریال در سال ۱۳۷۸ رسیده است.

با وجود سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این بخش هنوز سهم آن از کل سرمایه‌گذاری بسیار ناچیز است که علت را می‌توان به مواردی همچون بی‌ثباتی در متغیرهای کلان، شفاف نبودن وضع قوانین و مقررات و بالا بودن سوددهی در سایر بخش‌ها مثل تجارت و خدمات و... نسبت داد.

ارزش افزوده

چنانچه جدول (۲) نشان می‌دهد تولیدکنندگان قطعات خودرو در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۲۴۰۷۲۸ میلیون ریال ارزش افزوده ایجاد کرده‌اند که این مبلغ با رشد ۷۷/۴ درصد در سال ۱۳۷۵ به ۴۲۷۱۷۷ میلیون ریال افزایش یافته است. در سال‌های بعد این رشد تداوم نداشته و روند کاهشی داشته، به طوری که در سال‌های ۷۶ و ۷۷ نرخ رشد به ترتیب به ۵۰ و ۲۰ درصد رسیده است اما مجدداً در سال ۱۳۷۸ ارزش افزوده این واحدها با نرخ ۶۸ درصد نسبت به سال قبل به ۱۲۹۴۲۳۶ میلیون ریال افزایش یافته است. علی‌رغم افزایش اشتغال در این بخش، ارزش افزوده سرانه روند افزایشی داشته است؛ این شاخص از ۲۰/۹ میلیون ریال در سال ۱۳۷۴ به ۵۷/۶ میلیون ریال در سال ۱۳۷۸ ارتقا یافت. با مقایسه این شاخص با شاخص کل صنعت کشور ملاحظه می‌شود که رشد این بخش معادل با رشد کل صنعت کشور بوده است.

تفکیک قطعات خودرو به قطعات و ملحقات و بدنه و اتاق‌سازی نشان می‌دهد که بیشترین ارزش افزوده از طریق تولید و عرضه قطعات و ملحقات خودرو ایجاد شده است.

هزینه تحقیقات و آزمایشگاه

اکثر واحدهای تولیدکننده قطعات خودرو کشور که زیر ۱۰۰ نفر کارکن دارند و به لحاظ توانایی مالی در وضعیت مطلوبی نیز به سر نمی‌برند قادر به انجام تحقیقات نیستند، زیرا ایجاد و یا راه‌اندازی واحد تحقیق و توسعه در این واحدها نیازمند هزینه زیادی است که آن‌ها قادر به پرداخت آن نیستند. چنانچه جدول (۲) نشان می‌دهد این واحدها در سال ۱۳۷۴ مجموعاً ۳۹۷ میلیون ریال صرف تحقیق و آزمایش کرده‌اند که این مبلغ در سال ۱۳۷۵ با افزایش

بخش‌های شکل‌گیری تفکر تقویت پایگاه‌های ساخت داخلی قطعات با مدیریت و نظارت دو شرکت سایکو و سازه‌گستر، جان تازه‌ای گرفت.

رشد و توسعه صنعت قطعه‌سازی طی سال‌های ۷۷-۱۳۷۱ بسیار سریع اتفاق افتاد. به طوری که درصد و سهم قطعات وارداتی خودرو برای پیکان از ۶۰ درصد در سال ۱۳۶۹ به نزدیک صفر رسید؛ برای پژو نیز وابستگی به خارج به کمتر از ۴۰ درصد کاهش یافت.

تولید قطعات ساخت داخلی برای شرکت ایران خودرو که توسط شرکت سایکو تدارک شده است به قیمت ثابت سال ۱۳۶۹ معادل ۳۲۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۳ بوده که با حدود ۴۲۵ درصد افزایش به ۱۷۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۷ رسیده است.

طبق برآوردهای صورت گرفته، طی سال‌های ۷۷-۱۳۷۳، ارزش افزوده‌ای بیش از هفت هزار میلیارد ریال تنها با فروش محصولات شرکت ایران خودرو نصیب کشور شده است. به این ترتیب صنایع واسطه‌ای خودرو، پس از یک توقف حدود ۲۰ ساله (۷۳-۱۳۵۳) دوباره جایگاه تثبیت شده خود را در صنعت خودروسازی باز یافتند. (۸)

تعداد صنایع واسطه‌ای خودرو نیز به رقم بیش از ۷۰۰ واحد برای شرکت ایران خودرو و ۱۲۰۰ واحد در کل ایران افزایش یافته است.

۵. بررسی روند صادرات و واردات قطعات خودرو

در این قسمت از مقاله به بررسی روند صادرات و واردات قطعات خودرو کشور از حیث میزان، روند و سهم از کل صادرات و واردات خواهیم پرداخت. بدین منظور ابتدا به تجزیه و تحلیل روند صادرات و واردات کل قطعات خودرو و سپس به تفکیک تدریجی و کندمصرف در گستره زمانی ۷۹-۱۳۷۴ می‌پردازیم. اطلاعات و آمار این قسمت از سالنامه آماری بازرگانی خارجی استخراج شده است.

صادرات

بر اساس آمار منتشره از سوی گمرک، در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۳۳۹۷ هزار دلار انواع قطعات خودرو از کشور صادر شده است که این میزان صادرات تقریباً ۰/۱ درصد صادرات غیرنفتی و ۰/۲۶ درصد صادرات صنعتی کشور را تشکیل می‌داد. این مبلغ با رشد سالانه ۵۱/۱ درصد در سال ۱۳۷۹ به ۲۶۷۵۶ هزار دلار افزایش یافت که همراه با آن سهم از صادرات غیرنفتی (۰/۷۱ درصد) و سهم از صادرات صنعتی (۱/۵۵ درصد) نیز ارتقا یافت.

با نگاهی به سال‌های میانی ملاحظه می‌شود که افزایش قابل ملاحظه‌ای از سال ۱۳۷۸ در صادرات قطعات رخ داده است: از ۸۰۵۵ هزار دلار در سال ۷۷ به ۱۷۴۱۷ هزار دلار به سال ۱۳۷۸ افزایش یافته است. این افزایش در سال ۱۳۷۹ نیز تداوم داشته و به ۲۶۷۵۶ هزار دلار رسیده است (جدول ۳).

با تفکیک قطعات خودرو به تدریجی و کندمصرف، ساختار صادرات قطعات خودرو به خوبی نمایان خواهد شد. در سال ۱۳۷۴ صادرات قطعات کندمصرف، حدود ۶۹ درصد و سهم قطعات تدریجی ۳۱ درصد کل قطعات خودرو را شامل می‌شد. اگرچه صادرات قطعات کندمصرف در سال‌های بعد روندی افزایشی داشته و از ۲۳۵۲ هزار دلار در سال ۷۴ به ۵۱۴۵ هزار دلار در سال ۱۳۷۹ افزایش یافته است، ولی سهم این نوع از قطعات در همین سال‌ها در حال کاهش بوده است، به طوری که به ۱۹/۲ درصد در سال ۱۳۷۹ تنزل نموده است. در مقابل سهم صادرات قطعات تدریجی در گستره زمانی مورد بررسی در حال افزایش بوده و از ۳۱ درصد در سال ۱۳۷۴ به ۸۰/۷ درصد به سال ۱۳۷۹ ارتقا یافته است. افزایش سهم صادرات به همراه افزایش ارزش صادرات قطعات تدریجی حاکی از آن است که با توجه به توان صنعتی و فن‌آوری قطعه‌سازی ایران و همچنین با توجه به ماهیت تولید قطعات

چشمگیری به ۱۰۹۵ میلیون ریال رسیده است. این روند افزایشی در سال‌های بعد با سرعت بیشتری افزایش یافته، به طوری که در سال ۱۳۷۸ به ۴۱۳۶ میلیون ریال رسیده است. به عبارتی در پنج سال مورد بررسی، هزینه تحقیقات و آزمایشگاه حدوداً ۱۱ برابر شده است. البته عمده این هزینه به واحدهای تولیدکننده قطعات و ملحقیات اختصاص دارد؛ سهم تولیدکنندگان بدنه و اتاق خودرو بسیار ناچیز است. پیشی گرفتن رشد هزینه‌های تحقیقات و آزمایشگاه در این بخش (۷۹/۷ درصد متوسط رشد سالانه) نسبت به کل صنعت کشور (۲۶/۷ درصد متوسط رشد سالانه) و نیز صنعت خودروسازی، حاکی از توجه به امر تحقیقات در این بخش بوده است.

۴. بررسی وضعیت تولید قطعات خودرو در کشور سابقه صنعت قطعه‌سازی در ایران

با مروری بر نحوه رشد صنعت خودرو در بیش از سه دهه گذشته می‌توان دریافت که طلایی‌ترین دوران شکوفایی صنایع واسطه‌ای قطعه‌سازی در ایران می‌توانست دهه ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۷ باشد که متأسفانه تحقق نیافت. البته شواهد نشان می‌دهد که دست کم مدیران شرکت صنعتی ایران ناسیونال سابق (ایران خودرو فعلی) به این امر واقف بوده‌اند که نتیجه آن سرمایه‌گذاری‌های زیادی در این عرصه طی سال‌های ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۲ است. بدنه‌سازی، پرسکاری، ساخت سپر، آگزوز، قطعات پلاستیکی، صندلی‌سازی، ساخت پیستون در تبریز، ساخت بلبرینگ تحت لیسانس SKF آلمان و نیز ساخت موتور دیزلی در شرکت ایدم تبریز با همکاری شرکت دایملر از مصادیق این سرمایه‌گذاری‌هاست (۷).

با وجود این، چنین سرمایه‌گذاری‌هایی نه تنها به عنوان یک پایگاه صنعتی نتوانست هویت لازم را بیابد، بلکه در نیمه راه به حال خود رها شد. در این دوره پایگاه‌های قطعه‌سازی در داخل کشور موقعیت لازم را به عنوان شبکه صنایع واسطه‌ای پیدا نکرد و توان طراحی مهندسی نیز اصولاً در آن‌ها شکل نگرفت. اما چرا از این دوران به عنوان دوران طلایی برای رشد صنایع واسطه‌ای خودرو، یاد می‌کنند؟ در طی این دوران بیش از یک میلیون خودرو تولید و وارد کشور شد که تا امروز بی‌سابقه بوده است (۷۰ درصد آن ساخت داخل کشور بود). این صنایع در طی این دوران با توجه به امکانات ارزی سرشاری که وجود داشته می‌توانسته‌اند از موقعیت حاضر بیشترین استفاده را برده و وضعیت خود را ارتقا دهند ولی این فرصت نیز از دست رفت و موجب شد که بیش از ۶۰ درصد قطعات خودروهای داخل تولید شده به صورت CKD از خارج کشور وارد شده، به مصرف مونتاژ خودرو برسد؛ به این ترتیب حلقه‌های واسطه‌ای صنعت خودرو فرصت نیافتند پایگاه‌های لازم خود را تأسیس کنند.

علت اصلی از دست رفتن این دوران طلایی برای توسعه صنایع قطعه‌سازی را می‌توان به افزایش جهشی قیمت نفت در سال‌های ۵۳-۱۳۵۲ که باعث چهار برابر شدن درآمدهای ارزی کشور شد نسبت داد. حجم عظیم درآمد نفتی و تزریق آن به جامعه، نقطه عطف مصرف‌گرایی در اقتصاد ایران بود و صنعت خودروسازی نیز از آن بی‌نصیب نماند.

تقاضای شدید برای مصرف خودرو، پیرو شعار «هر ایرانی یک پیکان» به همراه دلارهای ارزان نفتی، تمام جهت‌گیری را به طرف وارد کردن سریعتر قطعات خودرو از خارج و تحویل خودرو به مشتری معطوف کرد. یکبارہ واردات خودرو از ۵ هزار دستگاه در سال ۱۳۴۸ به ۶۵ هزار دستگاه در سال ۱۳۵۶ افزایش یافت. تولید صنعت مونتاژ خودرو نیز از ۲۴ هزار دستگاه در سال ۱۳۴۸ به بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۵۶ رسید. در چنین شرایطی، صنعت قطعه‌سازی هرگز مجال تنفس و توسعه نیافت.

پس از یک دوره نه ساله (۱۳۵۷ تا ۱۳۶۹) که تولید خودرو تا ۹۲ درصد در کشور کاهش یافت، صنایع قطعه‌سازی و واسطه‌ای صنعت خودرو با تشکیل ستاد سیاست‌گذاری خودرو در سال ۱۳۶۹ و نیز تصویب قانون خودرو در سال ۱۳۷۱ و

جدول (۱) - تعداد کارگاه‌ها و تعداد شاغلان کل و تولیدی

(۱۰ نفر کارکن و بیشتر) صنعت قطعه‌سازی طی سال‌های ۷۸-۱۳۷۴

(میلیون ریال - درصد)

عنوان	سال	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	نرخ رشد سالانه
کل صنعت کشور	تعداد کارگاه‌ها	۱۲۹۸۷	۱۳۳۷۱	۱۳۹۰۴	۱۴۲۶۳	۱۱۰۰۲	-۴/۰۶
	درصد کارگاه‌های خصوصی	۹۱/۵	۹۱/۵	۹۲	۹۲/۶	۹۱/۷	۰/۰۴
	کل شاغلان (نفر)	۸۰۶۶۸۹	۸۴۵۵۳۴	۸۷۵۵۲۸	۸۶۹۱۷۶	۸۸۲۷۶۳	۲/۲۸
	درصد شاغلان تولیدی	۷۲/۵	۷۳/۰	۷۲/۷	۷۴/۱	۷۲/۷	۰/۰۸
صنعت وسایل نقلیه موتوری	تعداد کارگاه‌ها	۲۲۶	۲۳۸	۲۷۳	۲۹۴	۲۵۹	۳/۴۷
	درصد کارگاه‌ها از کل	۱/۷۴	۱/۷۸	۱/۹۶	۲/۰۶	۲/۳۵	۷/۸۵
	درصد کارگاه‌های خصوصی	۹۰/۷۱	۹۱/۶۰	۹۲/۳۱	۹۳/۲۰	۹۴/۲۱	۰/۹۵
	کل شاغلان (نفر)	۲۸۲۰۶	۳۴۰۲۵	۳۹۷۵۰	۴۴۴۷۰	۵۰۴۴۱	۱۵/۶۴
تولید بدنه و اتاق‌سازی خودرو	درصد شاغلان از کل	۳/۵۰	۴/۰۲	۴/۵۴	۵/۱۲	۵/۷۱	۱۳/۰۶
	درصد شاغلان تولیدی	۶۲/۳	۶۴/۴	۶۸/۵	۶۹/۳	۶۶/۰	۱/۴۶
	تعداد کارگاه‌ها	۳۱	۳۲	۳۸	۳۹	۳۵	۳/۰۸
	درصد کارگاه‌ها از صنعت	۱۳/۷۲	۱۳/۴۵	۱۳/۹۲	۱۳/۲۷	۱۳/۵۱	-۰/۳۷
تولید بدنه و اتاق‌سازی خودرو	درصد کارگاه‌ها از کل	۰/۲۴	۰/۲۴	۰/۲۷	۰/۲۷	۰/۳۲	۷/۴۴
	درصد کارگاه‌های خصوصی	۹۶/۸	۹۶/۹	۹۷/۴	۹۷/۴	۹۷/۱	۰/۱۰
	کل شاغلان (نفر)	۸۹۶	۹۶۵	۱۲۴۳	۱۷۵۲	۱۳۲۹	۱۰/۳۶
	درصد شاغلان از صنعت	۳/۱۸	۲/۸۴	۳/۱۳	۳/۹۴	۲/۶۳	-۴/۵۷
تولید بدنه و اتاق‌سازی خودرو	درصد شاغلان از کل	۰/۱۱	۰/۱۱	۰/۱۴	۰/۲۰	۰/۱۵	۷/۹۰
	درصد شاغلان تولیدی	۷۹/۱۳	۷۹/۱۷	۷۲/۱۶	۷۰/۰۹	۸۰/۲۱	۰/۳۴

تندمصرفه کشور از توان مناسبی جهت تولید و صادرات قطعات مذکور برخوردار است و تخصص‌گرایی تولید قطعات خودرو به سمت قطعات تندمصرفه، گرایش دارد (جدول ۳).

معرفی قطعات تندمصرف خودرو:

با بررسی آمار بازرگانی خارجی از حیث صادرات، قطعات زیر در دوره زمانی ۷۹-۱۳۷۵ در کشور تولید و صادر شده‌اند:

۱. تایر بادی برای سواری
۲. تایر بادی برای اتوبوس و باری
۳. تیوب
۴. شمع‌های جرقه زن

- کد تعرفه ۴۰۱۱/۱۰
- کد تعرفه ۴۰۱۱/۲۰
- کد تعرفه ۴۰۱۳/۱۰
- کد تعرفه ۸۵۱۱/۱۰

۵. تجهیزات روشنایی و علامت دادن

۶. سپر و قطعات آن

۷. اجزا و قطعات بدنه

۸. لنت ترمز

۹. ترمزها و ترمزهای خودکار

۱۰. کمک فتر

۱۱. کلاچ‌ها و اجزاء آن

کد تعرفه ۸۵۱۲/۲۰

کد تعرفه ۸۷۰۸/۱۰

کد تعرفه ۸۷۰۸/۲۹

کد تعرفه ۸۷۰۸/۳۱

کد تعرفه ۸۷۰۸/۳۹

کد تعرفه ۸۷۰۸/۸۰

کد تعرفه ۸۷۰۸/۹۳

جدول (۴) ارزش و سهم صادرات قطعات مذکور را طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵ نشان می‌دهد. به لحاظ ترکیب قطعات تندمصرف خودرو صادراتی، نتایج

ادامه جدول (۱)

عنوان	سال	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	نرخ رشد سالانه
تولید قطعات و ملحقات خودرو	تعداد کارگاه‌ها	۱۸۱	۱۸۹	۲۱۹	۲۳۵	۲۱۱	۳/۹۱
	درصد کارگاه‌ها از صنعت	۸۰/۰۹	۷۹/۴۱	۸۰/۲۲	۷۹/۹۳	۸۱/۴۷	۰/۴۳
	درصد کارگاه‌ها از کل	۱/۳۹	۱/۴۱	۱/۵۸	۱/۶۵	۱/۹۲	۸/۳۱
	درصد کارگاه‌های خصوصی	۹۳/۴	۹۳/۷	۹۴/۱	۹۵/۳	۹۵/۷	۰/۶۳
کل تولید قطعات و ملحقات خودرو	کل شاغلان (نفر)	۱۰,۶۴۴	۱۳,۱۴۴	۱۶,۰۸۵	۱۸,۱۰۰	۲۱,۱۳۴	۱۸/۷۱
	درصد شاغلان از صنعت	۳۷/۷۴	۳۸/۶۳	۴۰/۴۷	۴۰/۷۰	۴۱/۹۰	۲/۶۵
	درصد شاغلان از کل	۱/۳۲	۱/۵۵	۱/۸۴	۲/۰۸	۲/۳۹	۱۶/۰۶
	درصد شاغلان تولیدی	۷۳/۴۳	۷۴/۲۵	۷۶/۶۹	۷۵/۱۰	۷۷/۱۷	۱/۲۵
کل تولید قطعات خودرو	تعداد کارگاه‌ها	۲۱۲	۲۲۱	۲۵۷	۲۷۴	۲۴۶	۳/۷۹
	درصد کارگاه‌ها از صنعت	۹۳/۸۱	۹۲/۸۶	۹۴/۱۴	۹۳/۲۰	۹۴/۹۸	۰/۳۱
	درصد کارگاه‌ها از کل	۱/۶۳	۱/۶۵	۱/۸۵	۱/۹۲	۲/۲۴	۸/۱۸
	درصد کارگاه‌های خصوصی	۹۵/۱	۹۵/۳	۹۵/۷	۹۶/۴	۹۶/۴	۰/۳۶
کل شاغلان (نفر)	کل شاغلان (نفر)	۱۱۵۴۰	۱۴۱۰۹	۱۷۳۲۸	۱۹۸۵۲	۲۲۴۶۳	۱۸/۱۲
	درصد شاغلان از صنعت	۴۰/۹۱	۴۱/۴۷	۴۳/۵۹	۴۴/۶۴	۴۴/۵۳	۲/۱۴
	درصد شاغلان از کل	۱/۴۳	۱/۶۷	۱/۹۸	۲/۲۸	۲/۵۴	۱۵/۴۹
	درصد شاغلان تولیدی	۷۶/۲۸	۷۶/۷۱	۷۴/۴۳	۷۲/۶۰	۷۸/۶۹	۰/۷۸

مأخذ: نتایج آمارگیری از کارگاه‌های صنعتی ده نفر کارکن و بیشتر کشور، مرکز آمار ایران، سال‌های ۱۳۷۴-۷۸

بررسی‌ها حاکی از آن است که در یک دوره ۵ ساله (۱۳۷۵-۷۹) تقریباً ۶۰/۴۴ درصد صادرات قطعات تندمصرف خودرو به انواع تایر اتوبوسی و باری تعلق داشته است. همچنین تایر سواری نیز پس از تایر اتوبوس و باری حدوداً ۲۱ درصد صادرات قطعات مذکور را دارا بوده است. سهم سایر قطعات یعنی شمع‌های جرقه‌زن، لنت ترمز، کمک فنر، کلاچ‌ها و اجزا، تجهیزات روشنایی، سپر و قطعات آن، ترمز و ترمزهای خودکار، تیوب و اجزا و قطعات بدنه، از کل قطعات تندمصرف خودرو، به ترتیب ۰/۲۹، ۱/۵۹، ۰/۲۲، ۱/۷۴، ۱/۳۴، ۱/۳۷، ۰/۷۶، ۱/۰۹، ۱/۹۶ درصد است.

به لحاظ میزان رشد طی دوره مورد بررسی، بیشترین میزان رشد صادرات متعلق به سپر و قطعات آن، با متوسط سالانه ۵۸۹ درصد، است. رتبه دوم از این حیث به کمک فنر (با میزان رشد ۱۴۳ درصد) اختصاص داشته است. کلاچ‌ها و اجزای آن با رشد ۱۳۲ درصد، تایر سواری (۹۸ درصد)، تجهیزات روشنایی (۷۴ درصد)، ترمز و ترمزهای خودکار (۶۷/۹ درصد)، تایر اتوبوسی و باری (۵۷/۳ درصد)، اجزا و قطعات بدنه (۴۱/۴ درصد)، تیوب (۱۱/۷ درصد) و لنت ترمز (۲/۰۵ درصد) در رتبه‌های سوم تا دهم قرار گرفته‌اند. در این میان شمع‌های جرقه زن با کاهش در ارزش صادرات (۲۶ درصد) مواجه بوده‌اند (جدول ۴).

با عنایت به توضیحات ارائه شده، در ادامه به بررسی روند صادرات قطعات تندمصرف خودرو به تفکیک قطعه و به ترتیب کد HS (سیستم هماهنگ طبقه‌بندی کالاها) می‌پردازیم.

(۱) تایر سواری (کد ۴۰۱۱/۱۰): براساس آمار گمرک در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۱۹۶ هزار دلار انواع تایر سواری به ۷ کشور جهان صادر شده که این رقم بارشد ۴۵۰ درصد در سال ۱۳۷۶ به ۱۰۸۱/۶ هزار دلار افزایش یافته که افزایش عمده آن را می‌توان به واردات ۵۱۱ هزار دلاری کشور قطر نسبت داد. در این سال (۱۳۷۶) به لحاظ تنوع در بازارهای صادراتی، تغییری نسبت به سال (۱۳۷۵) مشاهده نمی‌شود. امارش قابل ملاحظه صادرات انواع تایر سواری در سال ۱۳۷۷ نیز به دلیل نفوذ به بازارهای صادراتی جدید تلاوم یافت، به طوری که صادرات با نرخ ۸۱ درصد به ۱۹۵۹/۴ هزار دلار رسید. بدین ترتیب شرکای تجاری ما از ۷ کشور در سال‌های ۷۶-۱۳۷۵ به حدود ۱۴ کشور (به جز سایر کشورها) در سال ۷۷ رسید که موفقیتی فوق‌العاده برای صنعت تایر کشور محسوب می‌گردد. صادرات اقلام مذکور در سال ۱۳۷۸ با ورود ترکیه به عنوان شریک تجاری جدید افزایش قابل ملاحظه‌ای (۳۹۶۰ هزار دلار) داشت. این کشور در سال مذکور بالغ بر ۱۱۴۰/۲ هزار دلار انواع تایر سواری از ایران وارد نمود.

جدول (۲) - شاخص های کلان صنعت قطعه سازی (برای کارگاه های

صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر) طی سال های ۷۸-۱۳۷۴

(میلیون ریال - درصد)

عنوان	سال	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	نرخ رشد سالانه
سرمايه گذاري	سرمايه گذاري	۲,۴۹۱,۶۱۴	۵,۱۳۴,۲۹۷	۶,۲۸۰,۱۸۳	۵,۷۶۶,۲۲۶	۶,۵۵۳,۸۲۵	۲۷/۳۵
	ارزش افزوده	۱۹,۲۹۲,۳۹۱	۲۸,۰۷۴,۸۱۰	۳۶,۹۶۱,۳۳۹	۴۲,۰۵۹,۴۲۳	۵۷,۷۶۲,۳۶۶	۳۱/۵۲
کل	هزينه تحقيقات و آزمايشگاه	۲۸,۴۳۰	۵۷,۳۷۸	۸۱,۴۶۹	۱۰۱,۸۵۶	۱۲۴,۹۹۰	۲۶/۷۵
	سرمايه گذاري سرانه	۳/۱	۶/۱	۷/۲	۶/۶	۷/۲	۲۴/۵۱
کشور	ارزش افزوده سرانه	۲۳/۹	۳۳/۲	۴۲/۲	۴۸/۴	۶۵/۴	۲۸/۶۱
	سرمايه گذاري	۱۱۴,۹۰۳	۲۲۲,۹۶۴	۳۸۸,۸۵۴	۳۷۷,۹۳۶	۴۳۵,۴۸۸	۳۹/۵۳
صنعت	ارزش افزوده	۱,۴۵۷,۰۴۴	۱,۸۴۲,۶۸۲	۳,۳۲۷,۰۱۷	۳,۲۲۷,۷۰۶	۱۰,۱۲۱,۶۴۱	۶۵/۲۶
	هزينه تحقيقات و آزمايشگاه	۵,۶۴۸	۸,۲۹۶	۱۴,۸۵۷	۱۵,۹۹۴	۱۸,۹۲۷	۳۵/۳۴
نقلیه	سرمايه گذاري سرانه	۴/۱	۶/۶	۹/۸	۸/۵	۸/۶	۲۰/۶۶
	ارزش افزوده سرانه	۴۸/۱	۵۴/۲	۸۳/۷	۷۳/۷	۲۰۰/۷	۴۲/۹۱
موتوری	سهم سرمايه گذاري از کل صنعت	۴/۶	۴/۳	۶/۲	۶/۶	۶/۶	۹/۵۶
	سهم ارزش افزوده از کل صنعت	۷/۰	۶/۶	۹/۰	۷/۸	۱۷/۵	۲۵/۴۳
توليد	سرمايه گذاري	۱,۰۹۶	۱,۹۶۹	۱,۹۱۳	۳,۳۱۸	۱۴,۱۲۳	۸۹/۴۷
	ارزش افزوده	۱۷,۲۲۹	۱۶,۹۵۷	۳۲,۱۱۷	۵۵,۰۰۴	۸۲,۴۵۸	۴۷/۸۶
بدنه	هزينه تحقيقات و آزمايشگاه	۱۴	۲۲	۱۳۳	۱۷	۲۶	۱۶/۷۳
	سرمايه گذاري سرانه	۱/۲	۲/۰	۱/۵	۱/۹	۱۰/۶	۷۱/۶۸
سازي	ارزش افزوده سرانه	۱۹/۲	۱۷/۶	۲۵/۸	۳۱/۴	۶۲/۰	۳۳/۹۹
	سهم سرمايه گذاري از کل صنعت	۰/۹۵	۰/۸۸	۰/۴۹	۰/۸۸	۳/۲۴	۳۵/۷۹
خودرو	سهم ارزش افزوده از کل صنعت	۱/۲۷	۰/۹۲	۰/۹۷	۱/۶۸	۰/۸۱	-۱۰/۵۳
	سرمايه گذاري	۵۷,۸۶۶	۹۴,۶۶۵	۱۵۰,۲۱۲	۱۲۹,۷۷۷	۲۹۵,۴۵۷	۵۰/۳۱
توليد	ارزش افزوده	۲۲۳,۴۹۹	۴۱۰,۲۲۰	۶۰۹,۵۳۹	۷۱۵,۶۱۱	۱,۲۱۱,۸۷۸	۵۲/۶۰
	هزينه تحقيقات و آزمايشگاه	۳۸۳	۱,۰۷۳	۱,۶۹۱	۲,۹۲۰	۴,۱۱۰	۸۰/۹۹
و	سرمايه گذاري سرانه	۵/۴	۷/۲	۹/۳	۷/۲	۱۴/۰	۲۶/۶۲
	ارزش افزوده سرانه	۲۱/۰	۳۱/۲	۳۷/۹	۴۹/۵	۵۷/۳	۲۸/۵۵
ملحقات	سهم سرمايه گذاري از کل صنعت	۵۰/۳۸	۴۲/۴۶	۴۸/۶۳	۳۴/۳۴	۶۷/۸۵	۷/۷۳
	سهم ارزش افزوده از کل صنعت	۱۶/۴۷	۲۲/۲۶	۱۸/۳۲	۲۱/۸۳	۱۱/۹۷	-۷/۶۶
خودرو	سهم هزينه تحقيقات از صنعت خودرو	۶/۷۸	۱۲/۹۳	۱۱/۳۸	۱۸/۲۶	۲۱/۶۹	۳۳/۷۴

ادامه جدول (۲)

عنوان	سال	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	نرخ رشد
کل	سرمایه گذاری	۵۸,۹۸۲	۹۶,۶۳۳	۱۵۲,۱۲۵	۱۳۳,۰۹۵	۳۰۹,۵۸۰	۵۱/۳۶
	ارزش افزوده	۲۲۰,۷۲۸	۲۲۷,۱۷۷	۶۲۱,۶۵۶	۷۷۰,۶۱۵	۱,۲۹۲,۲۳۶	۵۲/۲۷
تولید	هزینه تحقیقات و آزمایشگاه	۳۹۷	۱,۰۹۵	۱,۸۲۲	۲,۹۳۷	۲,۱۳۶	۷۹/۶۶
قطعات	سرمایه گذاری سرانه	۵/۱	۶/۸	۸/۸	۶/۷	۱۳/۸	۲۸/۱۲
	ارزش افزوده سرانه	۲۰/۹	۳۰/۳	۳۷/۰	۳۸/۸	۵۷/۶	۲۸/۹۲
خودرو	سهم ارزش افزوده از صنعت خودرو	۱۷/۷۲	۲۳/۱۸	۱۹/۲۹	۲۳/۵۱	۱۲/۷۹	-۷/۸۶
	سهم ارزش افزوده از کل صنعت	۵۱/۳۳	۲۳/۳۲	۳۹/۱۲	۳۵/۲۲	۷۱/۰۹	۸/۳۸
	سهم سرمایه گذاری از کل صنعت	۲/۳۷	۱/۸۸	۲/۳۲	۲/۳۱	۲/۷۲	۱۸/۸۵

مأخذ: همان



پی ورود ترکیه به جرگه شرکای تجاری، صادرات به کشور امارات نیز از رشد ۶۸ درصدی برخوردار بود که علت عمده افزایش صادرات اقلام مذکور را در سال ۱۳۷۸ تشکیل می دهند. بخشی از افزایش در صادرات تایر سواری به نفوذ به برخی بازارها جدید نظیر یونان، ازبکستان، اوگاندا، عراق، غنا، روسیه، سودان، انگلستان و... که در سال ۱۳۷۹ به جز ترکیه و عراق همگی از جرگه شرکا خارج شدند بر می گردد. در سال ۱۳۷۹ با خارج شدن دو شریک کویت و اردن و کاهش در واردات برخی بازارها میزان صادرات تایر سواری به ۳۰۳۸/۹ هزار دلار که نسبت به سال قبل از آن با کاهش ۲۳ درصد مواجه بوده رسید (جدول ۴). در مجموع پنج سال، بالغ بر ۱۰۲۳۶ هزار دلار انواع تایر سواری به شرکای تجاری صادر شده که سهم هر یک از شرکا به ترتیب بیشترین سهم در دوره ۱۳۷۵-۷۹، به شرح زیر است:

ترکیه: ۲۶/۰۹ درصد	کویت: ۵/۰۵ درصد
امارات: ۱۵/۳۲ درصد	اردن: ۳/۱۷ درصد
عربستان: ۱۰/۹۹ درصد	ترکمنستان: ۲/۸۱ درصد
سوریه: ۱۰/۲۰ درصد	بحرین: ۲/۸۰ درصد
قطر: ۹/۸۱ درصد	لبنان: ۱/۳۶ درصد
افغانستان: ۵/۶۱ درصد	یمن: ۱/۱۸ درصد

بازارهای صادراتی میزان صادرات از ۳۰۳۵ هزار دلار در سال ۱۳۷۷ به ۷۷۹۳ هزار دلار افزایش یافت. ضمن اینکه در این سال سودان نیز با واردات ۶۰۶ هزار دلار انواع تایر اتوبوسی و باری در جمع واردکنندگان از ایران قرار گرفت. در سال ۱۳۷۹ نیز روند سال ۱۳۷۸ تکرار شد و با توسعه صادرات به همان بازارهای صادراتی میزان صادرات اقلام مذکور به ۱۴۳۰۵ هزار دلار رسید که حدود دو برابر سال قبل از آن است (جدول ۵). چنانچه جدول (۵) نشان می دهد، کشور امارات با میزان رشد سالانه ۴۶/۶ درصد در دوره مورد بررسی و با سهم ۲۰/۶۲ درصد، در صدر شرکای تجاری ایران قرار گرفته است. ترکیه با ۱۴/۵۷ درصد و با میزان رشد ۱۶۶ درصد دومین شریک تجاری ایران محسوب می گردد. کشور سوریه (رتبه سوم) نیز با اختصاص ۱۰/۳ درصد از کل صادرات انواع تایر اتوبوسی و باری یکی از بازارهای باثبات محسوب شده و به طور مستمر در طی دوره مورد بررسی از ایران واردات داشته است. کشورهای سودان، کویت، افغانستان، عربستان، ترکمنستان، بحرین، قطر، اردن، پاکستان، یمن، کنیا، آذربایجان، ازبکستان به ترتیب در رتبه های چهارم تا سیزدهم قرار گرفته اند.

۳) لاستیک تویی یا تیوب (کد ۴۰۱۳/۱۰): در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۱۵۲ هزار دلار از اقلام مذکور به بازارهای جهانی صادر شده است؛ در سال ۱۳۷۷ صادرات انواع تیوب به رقم ۶۵/۸ هزار دلار افزایش یافته و این افزایش در سال های بعد نیز تداوم یافت به طوری که در سال ۱۳۷۹ به ۲۳۶/۷ هزار دلار رسید. اما این افزایش در صادرات تیوب هیچگاه به تثبیت بازارهای صادراتی نینجامید. زیرا هر ساله بازارهای جدیدی مطرح شده و صادرات به آنها صورت گرفته است. در بین بازارهای صادراتی تنها دو کشور ترکمنستان (از سال ۷۶) و

در بین شرکای تجاری کشورمان، صادرات به سوریه در طی دوره مورد بررسی از یک روند رشد باثباتی برخوردار بوده است. صادرات به کشورهای امارات و لبنان نیز از سال ۱۳۷۷ به بعد با یک روند رشد باثباتی همراه بوده در حالی که صادرات به سایر شرکای تجاری با یک بی ثباتی نسبی صورت گرفته است.

۲) تایر بادی اتوبوسی و باری (کد ۴۰۱۱/۲۰): در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۲۳۳۷/۵ هزار دلار از انواع تایر اتوبوسی و باری به شرکای تجاری صادر گردیده که این رقم در سال بعد با افت مواجه شده و به ۱۷۸۶ هزار دلار کاهش یافته است. در این دو سال عمده ترین شرکای تجاری ایران کشورهای امارات، افغانستان، عربستان، قطر و اردن بوده اند. در سال ۱۳۷۷ با ورود کشورهای جدید به جرگه شرکای تجاری کشور، صادرات انواع تایر اتوبوسی و باری از مرز سه میلیون دلار گذشت. در این سال بازارهای ترکمنستان، یمن، کنیا، آذربایجان و ازبکستان به روی صادرکنندگان ایرانی گشوده شد. در سال ۱۳۷۸ با توسعه صادرات به

سوریه (از سال ۷۷) به عنوان بازارهای تقریباً تثبیت شده مطرح بوده‌اند. (۹)
این پراکندگی در بازارهای صادراتی حاکی از آن است که هیچ برنامه‌ریزی
اصولی و بازاریابی صادراتی در دستور کار شرکت‌های تولیدکننده تأیر خودرو
قرار ندارد و صادرات به صورت تصادفی به کشورهای هدف صورت گیرد.

۴) **شمع‌های جرقه زن (کد ۸۵۱۱/۱۰):** با بررسی آمار صادرات
شمع‌های جرقه‌زن^(۱۰) مخصوص خودرو ملاحظه می‌شود که در سال ۱۳۷۵
بالغ بر ۳۱/۵ هزار دلار از قطعات فوق به بازارهای هدف صادر شده که این
رقم در سال ۱۳۷۶ به ۵۷/۷ هزار دلار افزایش یافته است. در سال‌های بعد
روند صادرات کاهش یافته است؛ در سال ۱۳۷۹ صادرات شمع‌های جرقه‌زن
به ۹/۴ هزار دلار رسید.

با نگاهی به بازارهای صادراتی بالفعل ملاحظه می‌گردد که تنها کشور
اسلوانی به طور مستمر از ایران واردات داشته و نوسانات در صادرات ناشی
از همین بازار بوده است. بازارهای ازبکستان، امارات، آلمان، اسلواکی،
رومانی، عراق و ترکمنستان نیز به صورت اتفاقی و تصادفی از ایران واردات
داشته‌اند.

جهت نفوذ به بازارهای جهانی فرصت‌ها بسیار است ولی استفاده از این
فرصت‌ها اهمیت زیادی دارد. به عنوان مثال، صادرات به کشور اسلوانی در
سال ۱۳۷۶ بالغ بر ۴۷/۸ هزار دلار بوده که این رقم نشان دهنده حداقل
همین پتانسیل صادراتی از طرف ایران است ولی به علت کاهش کیفیت
قطعات تولیدی و همچنین فعال نبودن بخش بازرگانی شرکت‌های صادر
کننده در بازار مربوطه این فرصت از دست رفته و نتوانسته‌ایم سهم خود را
در چنین بازاری حفظ کنیم (در سال ۱۳۷۹ صادرات به اسلوانی به ۶/۸ هزار
دلار کاهش یافته است).

۵) **تجهیزات روشنایی یا علامت دادن (کد ۸۵۱۲/۲۰):** چنانچه جدول
(۵) نشان می‌دهد، در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۳۱/۸ هزار دلار از اقلام مذکور به
بازارهای صادراتی ارسال شده که این رقم در سال ۱۳۷۶ با کاهش
چشمگیری مواجه شده و به ۱/۸ هزار دلار رسیده است. اما این کاهش تداوم
نداشته و در سال بعد از افزایش قابل ملاحظه‌ای برخوردار شد. در سال ۱۳۷۷
میزان صادرات تجهیزات روشنایی به ۱۴۱/۹ هزار دلار افزایش یافته و
مجدداً در سال ۱۳۷۸ با کاهش مواجه شده و به حدود ۱۲۹/۹ هزار دلار تنزل
نمود.

عدم تنوع پذیری در بازارهای صادراتی منجر به حساسیت بالای میزان
صادرات با نوسانات اقتصادی کشورهای مربوطه شده و انتظار می‌رود با
کوچکترین تغییری در بازارهای صادراتی محدود میزان صادرات نیز تغییر
کند. چنانچه جدول (۷) نشان می‌دهد، در بهترین حالت در سال ۱۳۷۸
کشورمان در صادرات قطعه مذکور از ۶ بازار (که سال ۱۳۷۷ نیز به عنوان
شریک تجاری بوده) بهره برده است و در همین دوره نیز دو کشور ازبکستان
و آذربایجان حدود ۷۸ درصد صادرات قطعات مذکور را به خود اختصاص
داده‌اند.

۶) **سپر و قطعات آن (کد ۸۷۰۸/۱۰):** در سال ۱۳۷۶ مجموعاً ۱۲۳/۹
هزار دلار از قطعات مذکور به بازارهای جهانی صادر گردیده که حجم عمده
آن به امارات (۵۷ درصد) و عربستان (۲۸/۴ درصد) صادر شده است. این
میزان صادرات در سال ۱۳۷۷ باز دست دادن بازار عربستان و امارات و حتی
ورود فرانسه به جرگه واردکنندگان از ایران به حدود ۶۸/۴ هزار دلار کاهش
یافت. اما در سال ۱۳۷۸ صادرات سپر و قطعات آن با گشوده شدن بازارهای
ترکیه و سوریه و توسعه صادرات به امارات، فرانسه و عربستان به ۱۰۶۷ هزار
دلار رسید. این افزایش باز دست دادن بازار بزرگی همچون ترکیه در سال
۱۳۷۹ به حدود ۳۶۲ هزار دلار رسید (جدول ۷). نوسانات در میزان صادرات
به تفکیک بازارها حاکی از عدم وجود برنامه برای بازارهای صادراتی از طرف

تولیدکنندگان و صادرکنندگان ایرانی است.

۷) **اجزاء و قطعات بدنه (کد ۸۷۰۸/۲۹):** در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۵۲۰
هزار دلار از قطعات فوق به بازارهای جهانی صادر گردیده که این رقم در
سال ۱۳۷۶ با کاهش شدید مواجه شده و به ۲۴۷ هزار دلار کاهش یافته
است. این کاهش تداوم نداشته و در سال‌های بعد روند صعودی در میزان
صادرات اقلام مذکور مشاهده می‌شود. به طوری که در سال ۱۳۷۹ میزان
صادرات اجزاء و قطعات بدنه به ۲۰۷۹ هزار دلار افزایش یافت. این اقلام
صادراتی نیز همچون قطعات اخیر مورد بررسی از بازارهای تثبیت شده سود
نبرده و هر ساله باز دست دادن بازارهای قبلی به بازارهای جدیدتر، صادرات
صورت می‌گرفت. (۱۱)

۸) **لنت ترمز (کد ۸۷۰۸/۳۱):** در سال ۱۳۷۵ به میزان ۱۸۲ هزار دلار
از قطعه موردنظر به بازارهای جهانی صادر گردیده که این مبلغ در سال
۱۳۷۶ با کاهش ۳۳ درصدی به ۱۲۳/۴ هزار دلار تنزل نموده و مجدداً در سال
۱۳۷۷ به ۱۵۶/۱ هزار دلار افزایش یافت. اگرچه صادرات در سال ۱۳۷۸ با
کاهش مواجه شده ولی در سال ۱۳۷۹ حتی از سال ۱۳۷۷ نیز فراتر رفته و به
حدود ۱۹۷/۷ هزار دلار ارتقا یافت. پراکندگی در بازارهای صادراتی به خوبی
از جدول (۹) ملاحظه می‌شود و نوسانات در میزان صادرات ناشی از همین
پراکندگی در بازارهای صادراتی است.

۹) **ترمز و ترمزهای خودکار (کد ۸۷۰۸/۳۹):** بر مبنای اطلاعات
مندرج در جدول (۱۰)، در سال ۱۳۷۵ بالغ بر ۳۱/۶ هزار دلار از اقلام مذکور
به بازارهای جهانی صادر شده که حدود ۷۰ درصد آن روانه بازار آلمان گردیده
و باقی آن به کشورهای ازبکستان و فرانسه صادر شده است. در سال‌های
۱۳۷۶ و ۱۳۷۷ میزان صادرات در حد نازل خود قرار داشته است. اما در سال
۱۳۷۸ با ورود سنگاپور و روسیه به جرگه واردکنندگان قطعات مذکور از ایران،
میزان صادرات به رقم ۶۳/۸ هزار دلار رسید. این افزایش در سال ۱۳۷۹ نیز
تداوم یافته طوری که میزان صادرات به ۴ برابر (۲۵۱/۴۱ هزار دلار) سال
قبل رسید. این میزان افزایش در صادرات از طریق توسعه صادرات به بازار
ترکمنستان و ورود مجدد آلمان و بازارهای جدیدی نظیر ایتالیا، ساحل عاج،
انگلستان و... تحقق یافت. در صادرات این قطعات نیز پراکندگی در
بازارهای صادراتی به خوبی به چشم می‌خورد.

۱۰) **کمک فنر (کد ۸۷۰۸/۸۰):** صادرات کمک فنر در سال‌های ۷۷-
۱۳۷۵ در سطح بسیار نازلی قرار داشته اما در سال ۱۳۷۹ میزان صادرات قلم
مذکور به ۴۸/۶ هزار دلار افزایش یافت. در این سال بیشترین صادرات
(۵۵/۴ درصد) به کشور آلمان صورت گرفته که از سال ۷۷ به عنوان شریک
تجاری ایران بوده است. از این حیث کشور امارات با سهم صادراتی ۳۹ درصد
در مقام دوم قرار گرفته است. در مجموع بیش از ۹۵ درصد صادرات قلم
مذکور به دو کشور آلمان و امارات صورت می‌گیرد که نشان دهنده عدم تنوع
بخشی به بازارهای صادراتی است (جدول ۱۱).

۱۱) **کلاچ‌ها و اجزاء قطعات آن (کد ۸۷۰۸/۹۳):** جدول (۱۲)
میزان صادرات کلاچ‌ها و اجزاء و قطعات آن را طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵ نشان
می‌دهد. چنانچه از جدول فوق مشاهده می‌شود صادرات این اقلام در طی
سال‌های ۷۸-۱۳۷۵ چندان قابل توجه نبوده است ولی در سال ۱۳۷۹ با ورود
فرانسه و ترکیه (که از سال ۱۳۷۸ به عنوان شریک تجاری ما بود) به جرگه
واردکنندگان قطعات فوق از ایران افزایش صادرات تشدید شده و جمع
صادرات به ۷۸۹/۴ هزار دلار رسید.

با عنایت به مطالب مطرح شده در بخش‌های پیشین، سهم اندک کشور
در صادرات قطعات خودرو را می‌توان در موارد ذیل خلاصه نمود:

۱. نبود راهبرد (استراتژی) مشخص صنعتی برای صادرات خودرو و
قطعات آن.

واردات

در سال ۱۳۷۴ بالغ بر ۲۴۶۹۸۶ هزار دلار قطعات خودرو اعم از کند و تندمصرف وارد کشور شده که این رقم با رشد ۸۰ درصدی در سال ۱۳۷۵ به ۴۴۶۹۹۲ هزار دلار افزایش یافت. این افزایش واردات در سال‌های بعد تداوم نیافته و روند نزولی را طی نمود. به طوری که در سال ۱۳۷۶ واردات قطعات خودرو به ۲۵۲۰۱۰ هزار دلار و در سال ۱۳۷۷ به ۱۴۱۷۱۷ هزار دلار کاهش یافت که نسبت به سال ۱۳۷۴ نیز پایینتر بود. اما در سال ۱۳۷۸ مجدداً واردات نسبت به سال ۷۷ با افزایش مواجه شده و به ۱۷۱۶۴۷ هزار دلار افزایش یافت. این سطح از واردات در سال ۱۳۷۸ نسبت به سال ۱۳۷۴ سالانه ۸/۷ درصد کاهش نشان می‌دهد؛ این امر را می‌توان به افزایش ظرفیت‌های تولیدی و صادراتی قطعه‌سازان داخلی نسبت داد. همانطور که جدول (۱۳) نشان می‌دهد، سهم واردات قطعات خودرو نسبت به کل واردات و واردات صنعتی در مجموع از روند کاهشی برخوردار بوده است.

با تفکیک قطعات خودرو به کند و تندمصرف (جدول ۱۳)، ملاحظه می‌شود که روند کاهش قطعات تندمصرف نسبت به کندمصرف بیشتر بوده است. واردات قطعات کندمصرف خودرو طی سال‌های مورد بررسی (۷۸-۱۳۷۴) از ۱۹۶۵۳۷ هزار دلار با متوسط رشد سالانه ۴/۸ درصد به ۱۶۱۳۴۳ هزار دلار کاهش یافته است. این در حالی است که واردات قطعات تندمصرف در گستره زمانی ۷۸-۱۳۷۴ با نرخ رشد سالانه ۳۲/۷ درصد از ۵۰,۴۴۹ هزار دلار به ۱۰۳۰۴ هزار دلار تنزل نموده است. همچنین علی‌رغم کاهش در واردات قطعات کندمصرف خودرو سهم این قطعات از کل قطعات وارداتی با افزایش مواجه بوده ولی در مورد واردات قطعات تندمصرف این مساله کاملاً برعکس است. سهم واردات قطعات تندمصرف از واردات صنعتی نیز (چنانچه از جدول مذکور مشاهده می‌شود) با روند نزولی مواجه بوده است.

در میان قطعات تندمصرف، واردات کمک فنر در سال‌های ۷۸-۱۳۷۴ از بیشترین سهم برخوردار بوده به طوری که در سال ۱۳۷۴ واردات کشور از این قلم بالغ بر ۴۱۳۳۶ هزار دلار بوده است. اما واردات این قلم که با میزان رشد سالانه ۵۵ درصد به ۱۶۰۵ هزار دلار تنزل نموده است. ضمن این که در سال ۱۳۷۷ نیز وارداتی از این قلم صورت نگرفته است.

دومین قلم وارداتی از انواع قطعات تندمصرف به کلاچ‌ها و اجزای آن تعلق دارد. در سال ۱۳۷۴ میزان واردات اقلام مذکور ۲۵۲۷ هزار دلار بوده که در سال‌های بعد با افزایش به ۱۰۴۹۸ هزار دلار در سال ۱۳۷۶ با افزایش ناچیزی در سال ۱۳۷۷ به ۱۰۷۸۸ هزار دلار رسیده است. در سال ۱۳۷۸ با یک کاهش ۳۰ درصدی به ۷۶۰۵ هزار دلار تنزل یافت. در مجموع در ۵ سال مورد بررسی، جمعاً ۳۳۹۱۰ هزار دلار از انواع کلاچ‌ها و اجزای آن وارد کشور شده است.

رتبه سوم از حیث سهم از کل واردات به کمربند ایمنی تعلق دارد. در سال ۱۳۷۴ وارداتی از این نوع وجود نداشته اما در سال ۱۳۷۵ واردات ایران از بازارهای جهانی در سطح ۱۳۷۹۱ هزار دلار قرار داشت که در سال ۱۳۷۶ به ۶۶۲ هزار دلار کاهش یافت. این روند کاهشی در سال‌های بعد نیز تداوم یافت. در سال ۱۳۷۸ سطح واردات کمربند ایمنی کشور در سطح ۹۴/۷ هزار دلار بوده است. در مجموع ۵ سال، جمعاً ۱۴۵۴۹ هزار دلار کمربند ایمنی از بازارهای جهانی وارد شده است.

شمع‌های جرقه‌زن از دیگر انواع قطعات تندمصرف خودرو است که در سال‌های مورد بررسی وارد شده است. در سال ۱۳۷۴ جمعاً ۶۵۴۹ هزار دلار شمع جرقه‌زن وارد شده که این رقم در سال‌های بعد روند کاهشی داشته و در سال ۱۳۷۶ به ۶۰۹/۳ هزار دلار و در سال ۱۳۷۸ نیز به حدود



۲. ظرفیت پایین صنعت قطعه‌سازی برای صادرات با توجه به رشد سریع نیاز تولیدات داخلی به قطعات خودرو.

۳. به علت عدم تناسب برخی از خطوط تولیدی با ماهیت قطعات، مستهلک بودن ماشین‌آلات، عدم آشنایی و بهره‌گیری از شیوه‌های کنترل کیفیت، عدم حاکمیت فرهنگ مشتری‌سالاری، اولویت تامین قطعات مورد نیاز بازارهای داخلی، نامرغوب بودن مواد اولیه مصرفی و مشکل واردات مواد اولیه از خارج، کمبود مهارت‌های فنی پرسنل به دلیل پایین بودن سطوح آموزشی کارگران و کیفیت پایین عمده قطعات تولیدی کشور نسبت به استانداردهای جهانی رایج قابل ملاحظه است.

۴. قطعات تولیدی کشور به دلایل بالا، بهره‌وری پایین عوامل تولید، عدم وجود یا نامتناسب بودن نظام حسابداری قیمت تمام شده و آنالیز قیمت، حاکمیت فرهنگ کسب سودهای کوتاه مدت و موقتی به جای همکاری‌های بلندمدت و پایدار، بالا بودن ضایعات به دلیل فرسوده بودن تکنولوژی، بهره‌گیری نادرست از ماشین‌آلات موجود و ... به لحاظ قیمت قابل رقابت در بازارهای جهانی نیست.

۵. عدم تحویل به موقع قطعات به مشتریان خارجی که به دلیل بی‌توجهی به حساسیت تحویل به موقع محموله‌های صادراتی به جهت اولویت تقاضای داخلی، مشکلات نظام حمل و نقل کشور، دور بودن از بازارهای خرید قطعات خودروسازان بزرگ و ...

۶. با توجه به تغییر سریع مدل‌های خودرو در جهان و کندی انطباق صنعت قطعه‌سازی کشور با آن‌ها، عدم انطباق خودروهای داخلی با خودروهای روز دنیا و قطعات آن‌ها، ضعف توان طراحی قطعات براساس علایق مشتریان و کمبود سرمایه و نقدینگی برای ایجاد تنوع، بنگاه‌های تولیدی کشور قادر به ایجاد تنوع در قطعات تولیدی نیستند که این مساله می‌تواند در کاهش صادرات قطعات خودرو بسیار مؤثر باشد.

۷. نامناسب بودن بسته‌بندی‌های صادراتی.

۸. ضعف قطعه‌سازان در زمینه شناخت بازارهای هدف و تحقیقات بازار.

۹. وابسته بودن دو شرکت بزرگ خودرو ساز کشور (ایران خودرو و سایپا) به یک مشتری خارجی (همانند پژو و کیا موتورز) و ضربه‌پذیری ناشی از آن.

جدول (۳)- ارزش و سهم صادرات خودرو به تفکیک کند و تند مصرف طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۴

سال	ارزش صادرات (هزار دلار) - سهم (درصد)						
	کل قطعات خودرو	سهم از صادرات غیرنفتی	سهم از صادرات صنعتی	قطعات کندمصرف	سهم از کل قطعات	قطعات تندمصرف	سهم از کل قطعات
۱۳۷۴	۳,۳۹۷	۰/۱۰۴	۰/۲۶۶	۲,۳۵۲	۶۹/۲۴	۱,۰۴۵	۳۰/۷۶
۱۳۷۵	۸,۳۳۱	۰/۲۶۷	۰/۵۹۰	۴,۸۱۹	۵۷/۸۴	۳,۵۱۲	۴۲/۱۶
۱۳۷۶	۷,۵۵۰	۰/۲۵۹	۰/۴۷۸	۳,۹۳۲	۵۲/۰۸	۳,۶۱۸	۴۷/۹۲
۱۳۷۷	۸,۰۵۵	۰/۲۵۲	۰/۵۰۷	۲,۳۵۷	۲۹/۲۶	۵,۶۹۸	۷۰/۷۴
۱۳۷۸	۱۷,۴۱۷	۰/۵۰۴	۱/۳۷۴	۳,۴۵۲	۱۹/۸۲	۱۳,۹۶۶	۸۰/۱۸
۱۳۷۹	۲۶,۷۵۶	۰/۷۱۱	۱/۵۵	۵,۱۴۵	۱۹/۲۳	۲۱,۶۱۱	۸۰/۷۷
نرخ‌رشد	۵۱/۱۰	۴۶/۸۰	۱/۴۲	۱۶/۹۵	-۲۲/۶۰	۸۳/۲۸	۲۱/۳۰

مأخذ: گمرک، آمار بازرگانی خارجی سال‌های مختلف

جدول (۴)- ارزش و سهم صادرات قطعات تندمصرف خودرو طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

ردیف	شرح	۱۳۷۵		۱۳۷۶		۱۳۷۷		۱۳۷۸		۱۳۷۹		۷۹-۱۳۷۵		نرخ‌رشد
		ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	
۱	شمع‌های جرقه‌زن	۳۱,۵۹۵	۰/۹۰	۵۷,۷۰۰	۱/۵۹	۳۰,۵۳۹	۰/۵۲	۹,۴۰۰	۰/۰۷	۹,۴۵۱	۰/۱۴	۱۳۸,۶۸۵	۰/۲۹	-۲۶/۰۵
۲	لنت ترمز	۱۸۲,۳۳۲	۵/۱۹	۱۲۳,۴۰۸	۳/۳۱	۱۵۱,۱۰۱	۲/۶۵	۱۱۵,۸۸۵	۰/۸۳	۱۹۷,۷۷۱	۰/۹۲	۷۷۰,۳۸۹	۱/۵۹	۲/۰۵
۳	کمک فنر	۱,۳۸۹	۰/۰۴	۱۷۳	۰/۰۰	۶,۸۸۰	۰/۱۲	۲۸,۸۳۲	۰/۳۵	۲۸,۶۵۲	۰/۳۳	۱۰۵,۹۲۷	۰/۲۲	۱۳۳/۲۸
۴	کلاچ‌ها و اجزای آن	۲۶,۸۹۱	۰/۸۷	۳,۰۵۲	۰/۱۱	۳,۴۲۲	۰/۰۶	۱۸,۳۹۰	۰/۱۳	۷۸۹,۴۶۵	۳/۶۵	۸۲۲,۲۲۰	۱/۳۲	۱۳۲/۸۷
۵	تجهیزات روشنایی و علامت‌دادن	۳۱,۸۵۱	۰/۹۱	۱۸۰,۹۵۹	۵/۰۰	۱۲,۹۱۸	۰/۲۶	۱۲۹,۹۰۹	۰/۹۳	۲۹۲,۳۲۰	۱/۳۵	۶۴۹,۸۷۷	۱/۳۳	۷۲/۰۴
۶	تایر بادی اتوبوس و باری	۲,۳۳۷,۵۲۲	۶۶/۵۶	۱,۷۸۶,۰۸۰	۴۹/۳۶	۳,۰۳۵,۰۳۱	۵۲/۲۶	۷,۷۹۳,۳۸۱	۵۵/۸۰	۱۲,۳۰۵,۰۹۷	۶۶/۱۹	۲۹,۲۵۷,۱۵۱	۶۰/۲۴	۵۷/۲۸
۷	تایر بادی سواری	۱۹۶,۲۷۰	۵/۵۹	۱,۰۸۱,۶۲۲	۲۹/۸۹	۱,۹۵۹,۳۶۰	۳۲/۳۸	۳,۹۹۰,۵۱۲	۲۸/۵۷	۳,۰۳۸,۸۸۵	۱۲/۰۶	۱۰,۲۶۶,۶۷۱	۲۱/۲۱	۹۸/۳۷
۸	سپر و قطعات آن	۱۶۰	۰/۰۰	۱۲۳,۹۶۶	۳/۳۳	۶۸,۳۴۲	۱/۲۰	۱۰۶,۹۷۱	۰/۸۷	۳۲۲,۱۰۲	۱/۶۸	۶۶۱,۵۹۵	۱/۳۷	۵۸۹/۸۳
۹	ترمز و ترمزهای خودکار	۳۱,۶۱۳	۰/۹۰	۱۱,۹۷۳	۰/۳۳	۷,۷۵۱	۰/۱۴	۶۳,۶۸۰	۰/۲۶	۲۵۱,۴۳۳	۱/۱۶	۳۶۶,۴۲۰	۰/۸۶	۶۷/۹۳
۱۰	تیوب	۱۵۲,۰۶۶	۴/۳۳	۱,۲۱۳	۰/۰۳	۶۵,۸۰۷	۱/۱۵	۷۰,۳۷۲	۰/۵۰	۳۶۶,۷۰۷	۱/۱۰	۵۲۶,۱۶۵	۱/۰۹	۱۱/۷۰
۱۱	اجزاء و قطعات بدنه	۵۲۰,۱۶۱	۱۲/۸۱	۲۳۷,۱۵۵	۶/۸۳	۳۵۵,۱۲۲	۶/۲۳	۱,۶۱۸,۲۱۶	۱۱/۵۹	۲,۰۷۹,۰۹۰	۹/۲۲	۳,۸۱۹,۷۶۶	۹/۹۶	۴۱/۳۹
	جمع	۳,۵۱۱,۸۸۲	۱۰۰	۳,۶۱۸,۳۳۲	۱۰۰	۵/۶۸۸,۳۷۷	۱۰۰	۱۳,۹۶۵,۵۵۰	۱۰۰	۲۱,۶۱۰,۸۸۵	۱۰۰	۲۸,۴۰۳,۹۶۶	۱۰۰	۵۷/۵۰

مأخذ: همان

جدول (۵) - ارزش صادرات تاثیر بادی سواری طی سالهای ۷۹-۱۳۷۵

نام کشور	صادرات (دلار)						نرخ رشد	
	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش		سهم (%)
ترکیه	۰	۰	۰	۱,۱۴۰,۱۷۹	۱,۵۳۰,۷۷۶	۲,۶۷۰,۹۵۵	۲۶/۰۹	۳۴/۳
امارات	۲۵,۶۰۰	۰	۵۳۷,۰۸۹	۹۰۱,۷۳۰	۱۰۳,۵۵۰	۱,۵۶۷,۹۶۹	۱۵/۳۲	۴۱/۸
عربستان	۰	۴۵۹,۴۷۰	۲۶۷,۹۹۴	۲۰۰,۰۸۴	۱۹۷,۶۸۲	۱,۱۲۵,۲۳۰	۱۰/۹۹	-۲۴/۵
سوریه	۱۸,۸۲۱	۴۸,۲۸۷	۲۰۲,۱۰۵	۲۹۰,۵۷۲	۴۸۴,۷۳۹	۱,۰۴۴,۵۲۴	۱۰/۲۰	۱۲۵/۳
قطر	۳۹۵۹۰	۵۱۱,۱۷۹	۳۱۱,۴۸۳	۱۲۹,۸۹۱	۱۲,۵۱۰	۱,۰۰۴,۵۸۱	۹/۸۱	-۲۵/۰
افغانستان	۸۵,۹۸۹	۰	۳۴,۶۵۰	۸۳,۳۱۳	۳۷۰,۵۶۳	۵۷۴,۵۱۵	۵/۶۱	۴۴/۱
کویت	۰	۶۰,۵۱۱	۱۹۳,۲۱۳	۲۶۳,۰۳۳	۰	۵۱۶,۷۵۷	۵/۰۵	-
اردن	۰	۰	۱۱۵,۱۱۹	۲۰۸,۹۷۰	۰	۳۲۴,۰۸۹	۳/۱۷	-
ترکمنستان	۱۳,۴۶۰	۲,۰۵۰	۴۶,۷۳۲	۱۷۳,۶۰۷	۵۱,۲۹۲	۲۸۷,۱۴۱	۲/۸۱	۳۹/۷
بحرین	۰	۰	۲۵,۲۱۴	۱۰۳,۰۰۰	۱۵۸,۶۵۵	۲۸۶,۸۶۹	۲/۸۰	۱۵۰/۸
لبنان	۰	۰	۲۶,۹۳۷	۴۳,۱۳۸	۶۹,۲۹۷	۱۳۹,۳۷۲	۱/۳۶	۶۰/۴
یمن	۰	۰	۱۷,۷۱۹	۷۶,۳۷۵	۲۶,۵۲۴	۱۲۰,۶۱۸	۱/۱۸	۲۲/۳
عراق	۰	۰	۵۶,۲۵۶	۲۱,۷۵۰	۵,۶۱۶	۸۳,۶۲۲	۰/۸۲	-۶۸/۴
پاکستان	۰	۰	۲,۹۴۷	۴۸,۰۹۷	۱۴,۲۷۷	۶۵,۳۲۱	۰/۶۴	۱۲۰/۱
ازبکستان	۰	۰	۳۳,۷۴۱	۶۰	۰	۳۳,۸۰۱	۰/۳۳	-
آذربایجان	۱۲,۷۲۳	۰	۰	۰	۰	۱۲,۷۲۳	۰/۱۲	-
سایر کشورها	۸۷	۱۴۵	۸۸,۱۶۵	۲۷۶,۷۸۷	۱۳,۴۰۴	۳۷۸,۵۸۸	۳/۷۰	۲۵۲/۳
جمع	۱۹۶,۲۷۰	۱,۰۸۱,۶۴۲	۹,۹۵۹,۳۶۴	۳,۹۶۰,۵۱۴	۳,۰۳۸,۸۸۵	۱۰,۲۳۶,۶۷۵	۱۰۰	۹۸/۴

مأخذ: همان

جدول (۶) - ارزش صادرات تایر بادی اتوبوسی و باری

طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

نام کشور	صادرات (دلار)						نرخ رشد
	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	سالانه (%)
امارات	۲۵۶,۸۸۷	۳۶۹,۹۴۷	۱,۳۹۲,۰۳۵	۱,۷۰۲,۲۰۰	۲,۱۱۲,۸۵۱	۶,۰۳۳,۹۲۰	۲۰/۶۲
ترکیه	۰	۰	۳۱۹,۰۳۶	۱,۶۷۵,۸۴۴	۲,۲۶۸,۶۹۰	۲,۲۶۳,۵۷۰	۱۴/۵۷
سوریه	۱۷۳,۱۳۸	۶۵,۸۲۹	۱۸۰,۳۰۷	۸۳۹,۶۷۶	۱,۷۵۵,۸۹۳	۳,۰۱۴,۸۲۳	۱۰/۳۰
سودان	۰	۰	۰	۶۰۶,۰۴۸	۱,۸۶۴,۱۱۹	۲,۲۷۰,۱۶۷	۸/۴۴
کویت	۱۲۳,۶۲۴	۰	۵۰,۱۴۴	۸۲۱,۳۵۳	۱,۳۲۲,۳۲۴	۲,۳۳۷,۴۶۵	۷/۹۹
افغانستان	۱۲۷,۴۳۳	۱۱۲,۸۳۹	۷۷,۰۷۹	۱۲۹,۱۱۶	۱,۸۲۷,۸۲۱	۲,۲۷۴,۲۸۸	۷/۷۷
عربستان	۸۶۹,۵۱۳	۵۹۶,۶۷۵	۱۵,۰۰۰	۴۹,۰۱۲	۵۸۳,۷۰۲	۲,۱۱۳,۹۰۲	۷/۲۳
ترکمنستان	۷,۷۳۶	۴۶	۲۶۶,۸۰۵	۱,۰۹۹,۷۹۲	۷۰۵,۱۷۸	۲,۰۷۹,۵۵۷	۷/۱۱
بحرین	۰	۹,۳۱۸	۲۷,۵۷۳	۱۷,۸۷۷	۱,۲۶۵,۷۱۶	۱,۳۲۰,۲۸۴	۴/۵۱
قطر	۳۴۶,۹۷۸	۳۵۶,۰۷۷	۲۳۳,۸۰۴	۲۳۲,۴۹۳	۱۰۱,۷۴۷	۱,۲۷۱,۰۹۹	۴/۳۲
اردن	۱۰۲,۵۹۷	۱۶۳,۶۶۹	۴۷,۰۰۰	۸۴,۰۳۶	۴۶,۴۱۳	۴۲۳,۷۱۵	۱/۵۲
پاکستان	۸۸,۶۱۵	۰	۵۷,۸۱۷	۱۲۳,۳۳۸	۱۱۲,۶۰۲	۴۰۲,۳۷۲	۱/۳۸
یمن	۰	۰	۷۳,۳۱۹	۵۱,۹۰۵	۹۲,۳۲۰	۲۱۷,۵۴۴	۰/۷۴
کنیا	۰	۰	۴۱,۰۰۰	۹۹,۶۶۳	۳۱,۰۶۷	۱۷۱,۷۳۰	۰/۵۹
آذربایجان	۴,۸۸۸	۰	۶۷,۳۰۲	۱۰,۸۳۳	۴,۱۵۰	۸۷,۱۷۳	۰/۳۰
ازبکستان	۰	۸۴	۳۴,۲۵۹	۰	۰	۳۴,۳۲۳	۰/۱۲
سایر کشورها	۳۶,۱۳۳	۱۱۱,۵۹۶	۱۵۲,۵۵۱	۲۱۰,۱۹۵	۲۱۰,۵۰۴	۷۲۰,۹۷۹	۲/۴۶
جمع	۲,۳۳۷,۵۶۲	۱,۷۸۶,۰۸۰	۳,۰۳۵,۰۳۱	۷,۷۹۳,۳۸۱	۱۳,۳۰۵,۰۹۷	۲۹,۲۵۷,۱۵۱	۱۰۰

مأخذ: همان

جدول (۷) - ارزش صادرات تجهیزات روشنایی یا علامت دادن

طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

نام کشور	صادرات (دلار)						نرخ رشد
	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	سالانه (%)
ازبکستان	۶,۵۶۶	۳۲۵	۱۱۰,۴۲۳	۷۶,۳۵۰	۱۹۳,۶۸۴	۶۳/۳۹	۱۲۶/۴
آذربایجان	۱۳,۵۱۱	۰	۲۷,۱۷۷	۲,۷۲۸	۲۳,۴۱۶	۱۴/۲۱	-۴۱/۳
ترکیه	۰	۰	۹۹۰	۱۵,۷۵۳	۱۶,۷۴۳	۵/۴۸	۱۴۹۱/۲
ترکمنستان	۳,۸۰۵	۰	۲,۹۵۵	۷,۸۷۶	۱۴,۶۳۶	۴/۷۹	۲۷/۴
فرانسه	۰	۰	۷۸	۹,۳۳۸	۹,۴۱۶	۳/۰۸	۱۱۸۷۱/۸
امارات	۶,۹۵۷	۰	۰	۰	۶,۵۹۷	۲/۱۶	-
عراق	۰	۰	۳۰۵	۴۱۲	۷۱۷	۰/۲۳	۳۵/۱
سایر کشورها	۱,۳۷۲	۱,۵۰۰	۰	۱۷,۴۵۲	۲۰,۳۲۴	۶/۶۵	۱۳۳/۲
جمع	۳۱,۸۵۱	۱,۸۲۵	۱۴۱,۹۴۸	۱۲۹,۹۰۹	۳۰۵,۵۳۳	۱۰۰	۵۹/۷

مأخذ: همان

جدول (۸)- ارزش صادرات سپر و قطعات آن طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۶

نام کشور	صادرات (دلار)						نرخ رشد
	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	سهم (%)	
	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	سهم (%)	سالانه (%)
ترکیه	۰	۰	۷۰۵,۹۹۵	۱۱,۰۰۰	۷۱۶,۹۹۵	۴۴/۲۲	-۹۸/۴
امارات	۷۰,۹۵۲	۱۱,۲۷۶	۱۱۱,۵۴۶	۳,۸۹۰	۱۹۷,۶۶۴	۱۲/۱۹	-۶۲/۰
فرانسه	۴,۰۹۸	۳۵,۸۹۴	۱۱۱,۷۵۲	۳۸,۳۵۱	۱۹۰,۰۹۵	۱۱/۷۲	۱۱۰/۶
ترکمنستان	۰	۱۴	۰	۱۵۹,۲۸۲	۱۵۹,۲۹۶	۹/۸۲	-
عربستان	۳۵,۲۴۵	۰	۶۰,۵۹۳	۵۲,۸۸۰	۱۴۸,۷۱۸	۹/۱۷	۱۴/۵
سوریه	۰	۰	۱۰,۹۸۶	۵,۴۵۷	۱۶,۴۴۳	۱/۰۱	-۵۰/۳
ایتالیا	۱,۷۹۲	۱,۴۷۲	۹,۶۰۰	۰	۱۲,۸۶۴	۰/۷۹	-
سایر کشورها	۱۱,۹۰۹	۱۹,۷۳۸	۵۶,۴۹۹	۹۱,۲۴۴	۱۷۹,۳۹۰	۱۱/۰۶	۹۷/۰
جمع	۱۲۳,۹۹۶	۶۸,۳۹۴	۱,۰۶۶,۹۷۱	۳۶۲,۱۰۴	۱,۶۲۱,۴۶۵	۱۰۰	۴۲/۹

مأخذ: همان

جدول (۹)- ارزش صادرات لنت ترمز طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

نام کشور	صادرات (دلار)							نرخ رشد
	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	سهم (%)	
	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	سهم (%)	سالانه (%)
لبنان	۷۱,۵۳۱	۳۰,۲۲۲	۴۹,۴۸۶	۰	۰	۱۵۱,۲۳۹	۱۹/۵۰	-۱۶/۸
سوریه	۷۴,۳۷۵	۲۸,۶۲۰	۴۵,۹۷۲	۰	۰	۱۴۸,۹۶۷	۱۹/۲۱	-۲۱/۴
امارات	۱۱,۷۵۸	۴۳,۰۲۸	۷,۸۰۳	۰	۳۷,۱۳۹	۹۹,۷۲۸	۱۲/۸۶	۳۳/۳
عراق	۰	۰	۲۲۵	۱۷,۹۳۱	۲۷,۲۷۲	۴۵,۶۲۸	۵/۸۸	۷۰/۱/۱
اردن	۰	۰	۱۸,۶۸۶	۲۳,۰۷۳	۰	۴۱,۷۵۹	۵/۳۸	۲۳/۴۸
ترکیه	۰	۰	۰	۰	۳۷,۲۹۸	۳۷,۲۹۸	۴/۸۱	-
سنگاپور	۰	۰	۰	۰	۲۸,۲۶۶	۲۸,۲۶۶	۳/۶۴	۰
رومانی	۰	۰	۱۳,۱۲۲	۰	۱۳,۷۲۶	۲۶,۸۴۸	۳/۴۶	-
ترکمنستان	۸,۷۰۲	۸۳	۱۲,۸۳۳	۴,۹۱۸	۰	۲۶,۵۳۶	۳/۴۲	-۱۷/۲
ازبکستان	۱۴,۳۵۴	۱,۴۳۴	۲,۹۴۱	۰	۰	۱۸,۷۲۹	۲/۴۲	-۵۴/۷
کویت	۰	۰	۴,۸۳۳	۹,۲۹۵	۰	۱۴,۱۲۸	۱/۸۲	۹۲/۳۲
سایر کشورها	۱,۶۰۴	۲۰,۰۲۱	۰	۶۰,۶۶۸	۵۴,۰۷۰	۱۳۶,۳۶۳	۱۷/۵۸	۱۴۱/۰
جمع	۱۸۲,۳۲۴	۱۲۳,۴۰۸	۱۵۶,۱۰۱	۱۱۵,۸۸۵	۱۹۷,۷۷۱	۷۷۵,۴۸۹	۱۰۰	۲/۱

مأخذ: همان

جدول (۱۰) - ارزش صادرات ترمز و ترمزهای خودکار

طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

نرخ رشد (سالانه (%))	۱۳۷۵-۷۹		صادرات (دلار)					نام کشور
	ارزش	سهم (%)	۱۳۷۹	۱۳۷۸	۱۳۷۷	۱۳۷۶	۱۳۷۵	
۳۳۵/۳۱	۷۳,۸۸۸	۲۰/۱۵	۷۲,۳۳۴	۴۲۱	۲۶۰	۸۷۳	۰	ترکمنستان
-	۵۴,۱۶۹	۱۴/۷۸	۳۱,۹۳۷	۰	۰	۰	۲۲,۲۳۲	آلمان
-	۱۴,۲۷۱	۳/۸۹	۱۴,۱۷۲	۰	۹۹	۰	۰	ترکیه
۷۵/۱	۱۳,۵۰۰	۳/۶۸	۸,۵۹۳	۴,۹۰۷	۰	۰	۰	یمن
-۲۲/۷	۱۱,۸۲۶	۳/۲۳	۰	۰	۲,۷۳۱	۴,۵۲۸	۴,۵۶۷	ازبکستان
۱۶/۴	۵,۱۹۷	۱/۴۲	۲,۷۹۵	۲,۴۰۲	۰	۰	۰	امارات
-۷۴/۲	۴,۹۶۸	۱/۳۶	۰	۷۹	۷۵	۰	۴,۸۱۴	فرانسه
۱۶۴/۲	۱۸۸۸,۸۰۱	۵۱/۵۰	۱۲۱,۵۹۲	۵۶,۰۵۱	۴,۵۸۶	۶,۵۷۲	۰	سایر کشورها
۶۷/۹	۳۶۶,۶۲۰	۱۰۰	۲۵۱,۴۲۳	۶۳,۸۶۰	۷,۷۵۱	۱۱,۹۷۳	۳۱,۶۱۳	جمع

مأخذ: همان

جدول (۱۱) - ارزش صادرات کمک فتر طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

نرخ رشد (سالانه (%))	۱۳۷۵-۷۹		صادرات (دلار)					نام کشور
	ارزش	سهم (%)	۱۳۷۹	۱۳۷۸	۱۳۷۷	۱۳۷۶	۱۳۷۵	
۱۰۰/۰۶	۷۹,۶۹۱	۷۵/۲۳	۳۷,۱۴۹	۴۵,۷۹۲	۶,۷۵۰	۰	۰	آلمان
۷۲۴/۷	۲۱,۲۲۱	۲۰/۰۳	۱۸,۹۲۶	۲,۲۹۵	۰	۰	۰	امارات
۲۶۱/۲	۳,۱۳۶	۲/۹۶	۲,۴۵۶	۶۸۰	۰	۰	۰	عراق
-۱۰۰/۰	۱,۰۶۳	۱/۰۰	۰	۰	۰	۰	۱,۶۰۳	ازبکستان
-۸/۷۳	۵۹۸	۰/۵۶	۳۸	۶۵	۱۱۹	۵۰	۳۲۶	ترکمنستان
-۱۲/۵	۲۱۸	۰/۲۱	۸۳	۰	۱۱	۱۲۴	۰	سایر کشورها
۱۴۳/۳	۱۰۵,۹۲۷	۱۰۰	۴۸,۶۵۲	۴۸,۸۳۲	۶,۸۸۰	۱۷۴	۱,۳۸۹	جمع

مأخذ: همان

جدول (۱۲) - ارزش صادرات کلاچ‌ها و اجزاء و قطعات آن

طی سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

نام کشور	صادرات (دلار)						
	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	ارزش	سهم (%)
ترکیه	۰	۰	۳۵۵	۱۱,۵۵۹	۵۹۳,۰۷۱	۶۰۴,۹۸۵	۷۳/۹۲
فرانسه	۰	۲,۴۵۰	۰	۰	۱۸۶,۸۵۵	۱۸۹,۳۰۵	۲۳/۱۳
اسپانیا	۰	۰	۰	۴,۸۴۱	۴,۸۱۵	۹,۶۵۶	۱/۱۸
ازبکستان	۲,۵۲۷	۲۷۵	۳,۰۶۷	۱,۹۶۰	۰	۷,۸۲۹	۰/۹۶
ترکمنستان	۱۵۱	۱,۶۶۰	۰	۳۰	۲۹۴	۲,۱۳۵	۰/۲۶
سایر کشورها	۱۱	۱۱۷	۰	۰	۴,۳۷۰	۴,۴۹۸	۰/۵۵
جمع	۲,۶۸۹	۴,۵۰۲	۳,۴۲۲	۱۸,۳۹۰	۷۸۹,۴۰۵	۸۱۸,۴۰۸	۱۰۰

مأخذ: همان

جدول (۱۳) - ارزش و سهم واردات قطعات خودرو به تفکیک کند و تندمصرف طی سال‌های ۷۸-۱۳۷۴

سال	ارزش واردات (هزار دلار) - سهم (درصد)						
	کل قطعات خودرو	سهم از کل واردات	سهم از کل قطعات صنعتی	سهم از کل قطعات کندمصرف	سهم از کل قطعات تندمصرف	سهم از کل قطعات صنعتی	سهم از واردات
۱۳۷۴	۲۴۶,۹۸۶	۲/۰۶۲	۴/۴۴۸	۱۹۶,۵۳۷	۷۹/۵۷	۵۰,۴۴۹	۰/۹۰۸
۱۳۷۵	۴۴۶,۹۹۲	۳/۰۹۰	۷/۲۸۵	۴۲۵,۹۳۰	۹۵/۲۹	۲۱,۰۶۲	۰/۳۴۳
۱۳۷۶	۲۵۳,۰۱۰	۱/۸۵۶	۳/۶۴۸	۲۳۹,۹۶۵	۹۴/۸۴	۱۳,۰۴۵	۰/۱۸۸
۱۳۷۷	۱۴۱,۷۱۷	۱/۰۳۴	۱/۷۳۷	۱۳۰,۹۲۹	۹۲/۳۹	۱۰,۷۸۸	۰/۱۳۲
۱۳۷۸	۱۷۱,۶۴۷	۱/۳۵۴	۲/۴۶۹	۱۶۱,۳۴۳	۹۴/۰۰	۱۰,۳۰۴	۰/۱۴۸
نرخ رشد	-۸/۷۰	-۹/۹۹	-۱۳/۶۸	-۴/۸۱	۴/۲۵	-۳۲/۷۷	-۲۶/۳۷

مأخذ: همان

جدول (۱۴) - ارزش و سهم واردات قطعات تاندمصرف خودرو طی سال‌های ۷۸-۱۳۷۴

ردیف	شرح	۱۳۷۴		۱۳۷۵		۱۳۷۶		۱۳۷۷		۱۳۷۸		۷۸-۱۳۷۴	
		ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)	ارزش (دلار)	سهم (درصد)
۱	شمع‌های جرقه‌زن	۶,۵۴۹,۱۰۶	۱۲/۸۷	۷۶۷,۸۹۰	۳/۶۵	۶۰۹,۱۷۳	۲/۶۷	۰	۰/۰۰	۶۰۲,۷۶۳	۵/۸۵	۸,۵۲۹,۰۳۲	۸/۰۷
۲	توزیع‌کننده - دلکو	۰	۰/۰۰	۱,۵۱۴,۰۲۵	۷/۱۹	۰	۰/۰۰	۰	۰/۰۰	۳۹۶,۱۲۵	۳/۸۴	۱,۹۱۰,۱۵۰	۱/۸۱
۳	لنت ترمز	۸۶,۷۳۳	۰/۱۷	۵,۸۰۳	۰/۰۳	۵۲۲	۰/۰۰	۰	۰/۰۰	۰	۰/۰۰	۹۳,۰۶۸	۰/۰۹
۴	کمک فنر	۲۱,۳۳۶,۱۲۱	۸۱/۸۶	۲,۳۹۱,۱۳۳	۱۱/۸۳	۱,۳۷۲,۵۲۸	۹/۷۷	۰	۰/۰۰	۱,۶۰۵,۴۸۹	۱۵/۵۸	۲۶,۷۰۷,۳۰۱	۲۴/۱۹
۵	کلاچ‌ها و اجزای آن	۲,۵۲۷,۰۶۶	۵/۰۰	۲,۳۹۱,۱۳۳	۱۱/۸۳	۱۰,۲۹۸,۸۳۷	۸۰/۴۸	۱۰,۷۸۸,۱۱۰	۱۰۰/۰۰	۷,۶۰۵,۶۹۸	۷۳/۸۱	۳۳,۹۱۰,۸۵۲	۳۲/۰۸
۶	کمربند ایمنی	۰	۰/۰۰	۱۳,۲۹۱,۹۱۹	۶۵/۳۸	۶۶۲,۷۵۲	۵/۰۸	۰	۰/۰۰	۹۲,۷۵۸	۰/۹۲	۱۲,۵۲۹,۲۲۹	۱۳/۷۶
	جمع	۸۰,۳۹۹,۰۱۶	۱۰۰	۲۱,۰۶۱,۹۳۳	۱۰۰	۱۳,۰۲۵,۹۳۲	۱۰۰	۱۰,۷۸۸,۱۱۰	۱۰۰	۱۰,۳۰۴,۸۳۳	۱۰۰	۱۰۵,۶۹۹,۸۱۴	۱۰۰

مأخذ: همان

۶۰۲/۷ هزار دلار کاهش یافته است. در سال ۱۳۷۷ وارداتی از این نوع صورت نگرفته است. در مجموع ۵ سال، حدوداً ۸۵۲۹ هزار دلار شمع‌های جرقه‌زن وارد شده که سهمی حدود ۸/۰۷ درصد کل واردات قطعات تاندمصرف را شامل می‌شود.

در خصوص توزیع‌کننده - دلکو در سال ۱۳۷۵ حدود ۱۵۱۴ هزار دلار واردات صورت گرفته که در سال‌های ۱۳۷۶ و ۱۳۷۷ واردات آن قطع شده است. در سال ۱۳۷۷ دوباره ۳۹۶ هزار دلار از قطعات فوق وارد شده است. آخرین قطعه وارداتی کشور از نوع قطعات تاندمصرف که سهمی حدود ۰/۰۹ درصد از کل قطعات تاندمصرف را شامل می‌شود، لنت ترمز است. در سال‌های مورد بررسی جمعاً ۹۳ هزار دلار (در سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۷۵) لنت ترمز وارد کشور شده است.

واحد تحقیق بازار ۱۳۷۶، صفحه ۱۲.

۸- امور مهندسی صنعتی شرکت سایکو، همان اثر.

۹- گمرک، سالنامه آمار بازرگانی خارجی، سال‌های ۷۹-۱۳۷۵

۱۰- همان منبع

۱۱- همان منبع

منابع:

- ۱- فکری، منوچهر و محمودیان، ابراهیم، "صادرات قطعات خودرو و موانع و راهکارها"، معاونت امور صادرات سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، سال ۱۳۷۷.
- ۲- "جایگاه صنعت خودرو در اشتغال صنعتی"، امور مهندسی صنعتی شرکت سایکو، واحد تحقیقات بازار، سال ۱۳۷۶.
- ۳- "موانع و راهکارهای توسعه صادرات قطعات خودرو" امور مهندسی صنعتی شرکت سایکو، واحد تحقیقات بازار، سال ۱۳۷۸.
- ۴- گزارش سالیانه صنعت تایر، شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک، واحد مهندسی صنایع و سیستم‌ها، سال ۱۳۷۹.
- ۵- "مجموعه مقالات همایش علمی توسعه صادرات خودرو و قطعات"، مرکز توسعه صادرات ایران، شهریور ۱۳۷۸.
- ۶- "تحولات جهانی صنعت خودرو و قطعه‌سازی در هزاره دوم" امور مطالعات و تحقیقات راهبردی، شرکت سایکو، آبان ۱۳۷۹.
- ۷- مرکز آمار ایران، "نتایج آمارگیری از کارگاه‌های صنعتی ده نفر و بیشتر کارکن"، سال‌های ۷۸-۱۳۷۴.
- ۸- گمرک، "سالنامه آمار بازرگانی خارجی"، سال‌های ۷۹-۱۳۷۴.

پی‌نوشت‌ها:

- 1- Captive
- 2- Non-Captive
- 3- Slow moving
- 4- Fast moving
- 5- Original Equipment Manufacturer

۶- فکری، منوچهر و محمودیان، ابراهیم. صادرات قطعات خودرو و موانع و راهکارها. معاونت امور صادرات سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، سال ۱۳۷۷.

۷- جایگاه صنعت خودرو در اشتغال صنعتی، امور مهندسی صنعتی شرکت سایکو،