

## گزارش اینفوگرافیک «فرصت امروز» از صنعت قطعات موتورسیکلت در ایران

# بازار بزرگ و منطقه‌ای موتورسیکلت

و می‌توان ریسک سرمایه‌گذاری سنگین در این حوزه را به جان خرید. شایان ذکر است که تنها یک قطعه موتورسیکلت یعنی انجین به دلایلی مانند هزینه‌بری، عدم حمایت دولت، واردات آسان و بی‌دردسر و عدم توان رقابت تولیدکننده‌های داخلی با هجوم کالای چینی و عدم رغبت فعالان ایرانی به خرید از تولیدکننده ایرانی، تولید داخلی ندارد و سایر قطعات در ایران تولید می‌شود.

به کالاهای وارداتی، جلوگیری از واردات فول‌سی‌کی‌دی موتورسیکلت و نظام‌مند کردن واردات در این حوزه، طبقه‌بندی و تعریف کردن انواعی خاص از موتور برای بازار ایران و ... از دیگر دلایلی که موجب شده تاکنون کسی رغبتی به تولید انجین نداشته باشد، هزینه‌بری و عدم امکان تولید در تیراژ بالا بوده است، اما به نظر می‌رسد که در شرایط پسابرجام شرایطی اقتصادی حاکم بر بازار کمی متفاوت شده

صنعت موتورسیکلت در ایران از جمله صنایعی به شمار می‌رود که بیش از ۹۰ درصد آن در اختیار بخش خصوصی است و به همین دلیل فعالان این بخش همواره از مساعد نبودن زمینه‌های تولید انجین در ایران گلایه داشته و دارند. بخشی از گلایه‌ها معمولاً مربوط به عدم حمایت‌های دولتی است؛ حمایت‌هایی که می‌تواند طیف وسیعی از خدمات را در بر بگیرد، از جمله بستن تعرفه‌های سنگین

### ۱۰۰ تولیدکننده قطعه

در حاضر بیش از ۱۰۰ تولیدکننده فعال و قانونی در زمینه قطعه‌سازی فعالیت می‌کنند که در سندی‌کای قطعه‌سازان ایران هم ثبت شده‌اند، به این آمار باید بیش از ۵۰۰ واحد تولیدی دیگر را هم که در سندی‌کای ثبت نشده‌اند اضافه کنیم.

### ۴۵ تولیدکننده

ایران از جمله کشورهایی است که به خاطر جمعیت جوانش، موتورسیکلت در آن خریداران زیادی دارد. به همین دلیل از سال‌ها قبل کارخانه‌ها و شرکت‌های زیادی در زمینه تولید موتورسیکلت سرمایه‌گذاری کرده‌اند و در حال حاضر بیش از ۴۵ تولیدکننده در این زمینه فعالیت می‌کنند.

### ۸ میلیون

در حال حاضر بیش از ۸ میلیون موتورسیکلت در بازار ایران در حال تردد هستند. از این تعداد بیش از ۹۵ درصد را مدل سی‌جی ۱۲۵ در اختیار دارد. برندهایی از کشورهایی چون هند نیز در سال‌های اخیر وارد بازار ایران شده‌اند و به خاطر طراحی اسپورتی که دارند، معمولاً جوانان خریدار این موتورسیکلت‌ها هستند

### ۶۰ سال پیش

ورود موتورسیکلت به بازار ایران به دهه ۳۰ شمسی برمی‌گردد یعنی بیش از ۶۰ سال پیش. کشورهایی چون ایتالیا، آلمان، فرانسه و انگلیس نخستین صادرکنندگان موتورسیکلت به بازار ایران محسوب می‌شوند. یک دهه بعد سر و کله ژاپنی‌ها پیدا می‌شود که تا سال‌ها یکه‌تاز بازار ایران بوده‌اند.

### یک میلیون

سالانه بیش از یک میلیون زین موتورسیکلت در ایران تولید می‌شود که با توجه به تولید سالانه ۶۰۰ هزار موتورسیکلت، این میزان نه تنها جوابگوی بازار است، بلکه خدمات پس از فروش را هم پوشش می‌دهد. در واقع هر موتوری که به بازار ایران وارد شود، آمادگی ساخت قطعاتش هم وجود دارد.



### ۲ هزار قطعه

هر موتورسیکلت بیش از ۲ هزار قطعه متفاوت دارد. از همه این قطعات تنها انجینش در ایران تولید نمی‌شود. در واقع تمامی قطعات بدنه موتورسیکلت با طرح هوندا که بخش عمده‌ای از بازار ایران را هم در اختیار دارد، با کیفیت بالا تولید داخلی دارد. این تولیدکننده‌ها نیاز بازار را هم می‌توانند تأمین کنند.

### ۱۰ هزار نفر

این صنعت علاوه بر پاسخگویی به نیاز بازار، اشتغال‌زایی بالایی را هم در کشورمان رقم زده است. چون هر واحد تولیدی برای بیش از ۴۰ نفر زمینه اشتغال فراهم کرده و اگر همه چرخه توزیع، فروش، تعمیر و ... را هم اضافه کنیم، بیش از ۱۰ هزار نفر از این راه صاحب شغل شده‌اند.

### یک میلیون تقاضا

سالانه حدود یک میلیون تقاضا برای موتورسیکلت وجود دارد، بنابراین تولید داخلی قطعه و سرمایه‌گذاری در این زمینه توجیه اقتصادی دارد، اما واحدهای تولیدی ماهانه میلیون‌ها تومان بابت بیمه و اداره واحدهای خود می‌پردازند و از طرفی واردات غیرقانونی بازار را قرق کرده که عرصه را بر تولیدکنندگان تنگ می‌کند.

### ۵۰۰ میلیون دلار

کارخانه‌های تولیدکننده موتورسیکلت باید به جای وارد کردن موتورهای فول‌سی‌کی‌دی یعنی موتوری با تمام قطعات، جایی نیز برای استفاده از تولید داخلی در نظر بگیرند. چون بسیاری از قطعات وارداتی کیفیت لازم را ندارند و برای این واردات سالانه بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار ارز از کشور خارج می‌شود.



### بازار ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیونی

بازاری ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیونی در اطراف ایران وجود دارد که زمینه‌های مساعدی برای صادرات فراهم کرده است. با راه‌اندازی یک خط تولید انجین برای بیش از ۵۰۰ نفر اشتغال مستقیم ایجاد می‌شود. به این میزان باید کارگاه‌های دیگری را نیز اضافه کرد که قطعات ریز و درشت دیگری را به‌عنوان تکمیل‌کننده روند تولید انجین می‌سازند.

### ۱۰۰ تا ۲۰۰ دلار

اگر تولید سالانه موتور در ایران را ۶۰۰ هزار دستگاه حساب کنیم، برای هر انجین بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ دلار هزینه می‌شود. موتورهای وارداتی فول‌سی‌کی‌دی را هم می‌توان به این میزان اضافه کرد تا میزان ارزشی آن مشخص شود، درحالی‌که این میزان هزینه را می‌توان برای تولید انجین هزینه کرد و بازار صادراتی بزرگی را هم رقم زد.

### ۸ میلیون

در سال‌های اخیر که حجم تردد موتورسیکلت در ایران بسیار بالا رفته و به حدود ۸ میلیون دستگاه در کل کشور رسیده و تولید داخلی هم چیزی حدود ۶۰۰ هزار دستگاه در سال است، به نظر می‌رسد که تولید این کالا در ایران توجیه اقتصادی دارد. همچنین بازار کشورهای همسایه چون پاکستان، افغانستان و عراق را هم باید اضافه کرد.

### ۲ تا ۵ میلیارد تومان

اما سرمایه اولیه برای ورود به بازار چقدر باید باشد؟ برای راه‌اندازی یک واحد تولید قطعات موتورسیکلت حداقل ۲ هزار متر زمین لازم است. هزینه ماشین‌آلات و نیروی انسانی را هم باید اضافه کرد. همچنین بسته به تیراژ تولید بین ۲ تا ۵ میلیارد تومان برای راه‌اندازی یک واحد تولیدی سرمایه اولیه نیاز است.