

زنگ خطر برای صنعت موتورسیکلت



اگر قرار بود تمام این افزایش هزینه‌ها به طور کامل در قیمت نهایی موتورسیکلت اعمال شود، قیمت‌ها باید به مراتب بیشتر از رقم فعلی افزایش پیدا می‌کرد

شروین اشیدری: بازار موتورسیکلت در سال جاری در شرایطی متفاوت از سال‌های گذشته قرار گرفته است؛ بازاری که از یک سو با افزایش هزینه‌های تولید، رشد قیمت مواد اولیه، قطعات، دستمزد و هزینه‌های جانبی مواجه شده و از سوی دیگر، توان خرید مصرف‌کنندگان در آن کاهش پیدا کرده است. نتیجه چنین شرایطی، شکل‌گیری بازاری است که در آن افزایش قیمت لزوماً به معنای رونق فروش نیست و تولیدکننده نیز نمی‌تواند به سادگی هزینه‌های جدید را به قیمت محصول منتقل کند.

موتورسیکلت در سال‌های گذشته برای بسیاری از خانوارها و صاحبان مشاغل، یکی از ارزان‌ترین ابزارهای جابه‌جایی در شهرها محسوب می‌شد؛ وسیله‌ای که می‌توانست جایگزین خودرو در سفرهای کوتاه شهری شود و هزینه رفت‌وآمد را کاهش دهد. با این حال، افزایش مداوم هزینه‌های تولید و کاهش قدرت خرید، فاصله میان قیمت موتورسیکلت و توان مالی بخش قابل توجهی از مشتریان را بیشتر کرده است. در چنین شرایطی، بازار بیش از آنکه با مسئله قیمت موتورسیکلت مواجه باشد، با یک بحران چندوجهی روبه‌رو است؛ از کاهش قدرت خرید گرفته تا رشد هزینه‌های تولید، کاهش تیراژ، افزایش فروش اقساطی و تغییر رفتار مصرف‌کنندگان.

افزایش استفاده بانوان از موتورسیکلت تنها به افزایش تولید و فروش محدود نمی‌شود و می‌تواند آثار مثبتی در زمینه مصرف سوخت و کاهش ترافیک نیز داشته باشد

کاهش قدرت خرید بازار را به سمت فروش اقساطی برد

یکی از مهم‌ترین نشانه‌های تغییر وضعیت بازار، گسترش فروش اقساطی موتورسیکلت است. افزایش تبلیغات فروش اقساطی را می‌توان به نوعی واکنش بازار به کاهش قدرت خرید مردم دانست. در شرایط عادی، مشتری بخشی از سرمایه خود را برای خرید موتورسیکلت اختصاص می‌دهد و معامله به شکل نقدی انجام می‌شود. اما وقتی درآمد خانوارها با افزایش هزینه‌های روزمره همگام نیست، خرید نقدی دشوارتر می‌شود. در چنین شرایطی، فروشنده ناچار است شرایط پرداخت را برای مشتری آسان‌تر کند. فروش اقساطی البته می‌تواند در کوتاه‌مدت به حفظ معاملات کمک کند، اما به‌تنهایی مشکل بازار را حل نمی‌کند. زیرا اگر درآمد واقعی مصرف‌کننده کاهش پیدا کرده باشد، اقساط نیز در نهایت بخشی از بودجه ماهانه خانوار را به خود اختصاص خواهد داد.

از سوی دیگر، فروش اقساطی می‌تواند قیمت نهایی پرداخت‌شده توسط مصرف‌کننده را افزایش دهد؛ موضوعی که ممکن است فاصله میان قیمت اسمی موتورسیکلت و هزینه واقعی خرید آن را بیشتر کند. بازار از کاهش تولید هم آسیب دیده است. اقلت تقاضا تنها در ویت‌ترین فروشگاه‌ها دیده نمی‌شود و اثر خود را در بخش تولید نیز نشان می‌دهد. وقتی فروش کاهش پیدا می‌کند، تولیدکننده نیز انگیزه و امکان کمتری برای افزایش تیراژ دارد. کاهش تولید در یک صنعت زنجیره‌ای مانند موتورسیکلت، فقط کارخانه اصلی را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. قطعه‌سازان، شرکت‌های حمل‌ونقل، شبکه نمایندگی‌ها، تعمیرگاه‌ها و حتی فروشندگان تجهیزات جانبی نیز از وضعیت تولید و فروش تأثیر می‌پذیرند. از سوی دیگر، کاهش تیراژ می‌تواند هزینه تولید هر دستگاه را افزایش دهد. کارخانه‌ای را تصور کنید که بخشی از هزینه‌های آن ثابت است. اگر این کارخانه تعداد زیادی محصول تولید کند، هزینه‌های ثابت میان تعداد بیشتری از موتورسیکلت‌ها تقسیم می‌شود؛ اما وقتی تولید کاهش پیدا می‌کند، سهم هزینه‌های ثابت هر دستگاه افزایش پیدا خواهد کرد.

به همین دلیل، کاهش تولید الزاماً به معنای کاهش قیمت نیست و حتی در برخی شرایط می‌تواند فشار بیشتری برای افزایش قیمت ایجاد کند.

سخن پایانی

بازار موتورسیکلت امروز بیش از هر چیز به یک بازار گرفتار میان هزینه و تقاضا تبدیل شده است. افزایش هزینه‌های تولید از یک سو و کاهش توان خرید خانوارها از سوی دیگر، شرایطی ایجاد کرده که ادامه مسیر برای فعالان این صنعت را دشوار کرده است.

موتورسیکلت همچنان یکی از مهم‌ترین ابزارهای حمل‌ونقل شهری است و نمی‌توان نقش آن را در کاهش هزینه جابه‌جایی، تسهیل سفرهای کوتاه و حتی اشتغال بخش قابل توجهی از جامعه نادیده گرفت. اما حفظ این جایگاه نیازمند آن است که سیاست‌های اقتصادی، صنعتی و حمل‌ونقلی در یک مسیر مشترک حرکت کنند. اگر قرار باشد قیمت موتورسیکلت همچنان افزایش پیدا کند، اما درآمد مصرف‌کننده متناسب با آن رشد نکند، نتیجه طبیعی آن کوچک‌تر شدن بازار خواهد بود. از سوی دیگر، اگر تولیدکننده مجبور شود محصول خود را پایین‌تر از هزینه واقعی تولید عرضه کند، استمرار تولید نیز با مشکل مواجه می‌شود.

راه‌حل، نه در سرکوب قیمت و نه در رها کردن بازار به حال خود، بلکه در کاهش هزینه‌های زنجیره تولید، ثبات اقتصادی، تقویت قدرت خرید و ایجاد شرایطی است که هم تولیدکننده امکان ادامه فعالیت داشته باشد و هم مصرف‌کننده بتواند موتورسیکلت را به‌عنوان یک وسیله ضروری و اقتصادی خریداری کند.

بازار موتورسیکلت برای عبور از شرایط فعلی بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارد؛ ثباتی که اگر ایجاد نشود، فاصله میان قیمت محصول و توان خرید مردم هر روز بیشتر خواهد شد و موتورسیکلی که زمانی نماد حمل‌ونقل ارزان شهری بود، به کالایی تبدیل می‌شود که خرید آن برای بسیاری از مردم به یک تصمیم سنگین اقتصادی نیاز دارد.

الکترونیکی، هزینه‌های حمل‌ونقل و فرآیند واردات بخشی از این زنجیره هستند. در کنار این موارد، هزینه نیروی انسانی، انرژی، مالیات، بیمه و هزینه‌های اداری نیز بر دوش کارخانه قرار دارد. مشکل اصلی اینجاست که بسیاری از این هزینه‌ها با کاهش یا افزایش میزان تولید از بین نمی‌روند. کارخانه حتی زمانی که با افت فروش مواجه است، همچنان باید هزینه‌های جاری خود را پرداخت کند. بنابراین کاهش تقاضا می‌تواند حاشیه سود تولیدکننده را کوچک‌تر کرده و فشار بیشتری بر بنگاه تولیدی وارد کند. در واقع صنعت موتورسیکلت در شرایطی قرار گرفته که همزمان از دو طرف تحت فشار است؛ از یک طرف هزینه تولید بالا می‌رود و از طرف دیگر امکان افزایش قیمت متناسب با این رشد هزینه‌ها وجود ندارد.



پلیس راهور بر ارائه کلاه ایمنی با کیفیت مناسب تأکید دارد. ضیامقدم ادامه داد: کلاه ایمنی مورد نظر باید از کیفیت مناسبی برخوردار باشد و هزینه تهیه آن نیز در شرایط فعلی حدود ۸ تا ۱۰ میلیون تومان و حتی بیشتر است. بنابراین این هزینه نیز به مجموعه هزینه‌های تولید و عرضه موتورسیکلت اضافه شده است. وی گفت: در حال حاضر شرکت‌های تولیدکننده و نمایندگی‌های فروش، کلاه ایمنی را همراه موتورسیکلت در اختیار خریداران قرار می‌دهند و این موضوع از سال گذشته جدی‌تر و به شکل الزامی دنبال شده است.

ورود بیشتر زنان به بازار موتورسیکلت
ضیامقدم در ادامه با اشاره به افزایش استفاده زنان از موتورسیکلت، اظهار کرد: انجمن صنعت موتورسیکلت در زمینه رفع محدودیت‌های مربوط به دریافت گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان، پیگیری‌هایی داشته و سایر دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط نیز در این زمینه همکاری کرده‌اند. وی افزود: در گذشته در متن قانون صدور گواهینامه موتورسیکلت، عبارت مربوط به صدور گواهینامه برای «قایان» وجود داشت که همین موضوع یکی از موانع قانونی محسوب می‌شد. اصلاحات لازم در این زمینه انجام شده و به نظر می‌رسد موانع موجود در حال برطرف شدن است. دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور ادامه داد: برخی آموزشگاه‌ها نیز آموزش بانوان برای دریافت گواهینامه موتورسیکلت و طی مراحل آزمون را آغاز کرده‌اند یا در آستانه آغاز این فرآیند قرار دارند و امیدواریم این موضوع در آینده نزدیک به شکل کامل اجرایی شود.

گواهینامه بانوان می‌تواند فروش موتورسیکلت را افزایش دهد
وی با بیان اینکه رفع محدودیت استفاده از موتورسیکلت برای بانوان می‌تواند به بازار کمک کند، گفت: اگر این محدودیت‌ها به طور کامل برطرف شود، می‌توان انتظار داشت که این موضوع حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد به افزایش تقاضا در بازار کمک کند. ضیامقدم افزود: افزایش استفاده بانوان از موتورسیکلت تنها به افزایش تولید و فروش محدود نمی‌شود و می‌تواند آثار مثبتی در زمینه مصرف سوخت و کاهش ترافیک نیز داشته باشد. وی اظهار کرد: برای مثال، ممکن است یک نفر برای انجام خرید روزانه یا رساندن فرزند خود به مدرسه از خودرو استفاده کند، در حالی که استفاده از موتورسیکلت می‌تواند جایگزین خودرو در چنین سفرهای کوتاه و شهری شود. این مسئله علاوه بر کاهش مصرف سوخت، می‌تواند به کاهش حجم ترافیک نیز کمک کند. دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور گفت: در حال حاضر نیز شاهد هستیم که برخی بانوان برای انجام خریدهای روزمره از موتورسیکلت استفاده می‌کنند و حتی برای حمل خریدهای خود از سبد یا باکس استفاده می‌کنند. توسعه این نوع استفاده می‌تواند در صورت رفع موانع قانونی، به رشد بازار موتورسیکلت کمک کند.

موتورسیکلت؛ کالایی که دیگر ارزان نیست

این مسئله به‌خصوص زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بدانیم بخش مهمی از مشتریان موتورسیکلت، مصرف‌کنندگان واقعی هستند و نه افرادی که صرفاً با هدف سرمایه‌گذاری اقدام به خرید می‌کنند. بنابراین هرگونه کاهش در قدرت خرید این گروه، مستقیماً روی حجم معاملات بازار اثر می‌گذارد.

افزایش هزینه تولید از کارخانه آغاز می‌شود
افزایش قیمت نهایی موتورسیکلت را نمی‌توان صرفاً به تصمیم تولیدکننده برای گران کردن محصول نسبت داد. زنجیره تولید این وسیله نقلیه مجموعه‌ای از هزینه‌های مختلف را دربرمی‌گیرد که افزایش هر یک از آنها در نهایت روی قیمت تمام‌شده اثر می‌گذارد. مواد اولیه، قطعات فلزی، قطعات پلاستیکی و لاستیکی، تجهیزات

افزایش ۳۵درصدی قیمت موتورسیکلت

موتورسیکلت تولید شد، اما در سال ۱۴۰۴ میزان تولید به حدود ۵۴۰ هزار دستگاه رسید. به این ترتیب، طی یک سال حدود ۱۰۰ هزار دستگاه از میزان تولید کاسته شد.

ضیامقدم ادامه داد: آمار دقیق پنج‌ماهه امسال هنوز نهایی نشده است، اما به نظر می‌رسد میزان رشد تولید در سال جاری نیز چندان قابل توجه نباشد و بازار همچنان با مشکل کاهش تقاضا مواجه باشد.

فروش اقساطی برای نجات بازار
وی با اشاره به افزایش تبلیغات فروش اقساطی موتورسیکلت گفت: افزایش فروش اقساطی، نتیجه مستقیم کاهش قدرت خرید مردم است. وقتی تقاضای نقدی در بازار کاهش پیدا می‌کند، فروشندگان و شرکت‌ها برای حفظ بازار به سمت ارائه تسهیلات و فروش اقساطی حرکت می‌کنند.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور افزود: بخش قابل توجهی از هزینه‌های تولید، ثابت است و ارتباط مستقیمی با میزان تولید ندارد. هزینه‌هایی مانند برق، آب، گاز، حقوق نیروی کار، مالیات و سایر هزینه‌های جاری کارخانه، چه تولید بالا باشد و چه تولید کاهش پیدا کند، همچنان باید پرداخت شود.

وی تأکید کرد: بنابراین کاهش تولید از یک سو باعث کاهش درآمد تولیدکننده می‌شود و از سوی دیگر، هزینه‌های ثابت همچنان پابرجا می‌مانند و همین موضوع فشار مضاعفی را به واحدهای تولیدی وارد می‌کند.

انتقاد از انتشار قیمت‌های غیرواقعی در بازار
ضیامقدم همچنین درباره برخی گزارش‌ها و قیمت‌هایی که اخیراً درباره موتورسیکلت منتشر شده است، گفت: متأسفانه در برخی موارد برای تهیه گزارش درباره قیمت موتورسیکلت، با افراد غیرمتخصص یا فعالان غیرمرتبط مصاحبه شده و حتی قیمت‌هایی از فروشگاه‌هایی دریافت شده که نمایندگی رسمی شرکت‌های تولیدکننده نیستند.

وی افزود: برای مثال، برخی خبرنگاران به فروشگاه‌هایی در محدوده مولوی و گمرک مراجعه کرده و از آنجا درباره قیمت موتورسیکلت استعلام گرفته‌اند، در حالی که قیمت عرضه در چنین فروشگاه‌هایی لزوماً با قیمت کارخانه یا نمایندگی رسمی یکسان نیست. وی تأکید کرد: قیمت کارخانه با قیمت‌هایی که ممکن است در برخی واحدهای غیررسمی یا واسطه‌ای اعلام شود، تفاوت بسیار زیادی دارد و نمی‌توان این قیمت‌ها را مبنای تحلیل وضعیت صنعت و بازار موتورسیکلت قرار داد.

الزام تولیدکنندگان به ارائه کلاه ایمنی
دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به الزام ارائه کلاه ایمنی همراه موتورسیکلت گفت: در گذشته برخی شرکت‌های تولیدکننده به صورت داوطلبانه و با هدف ترویج فرهنگ استفاده از موتورسیکلت و افزایش ایمنی، کلاه ایمنی را به عنوان هدیه همراه موتورسیکلت در اختیار خریدار قرار می‌دادند.

وی افزود: اما اکنون موضوع کلاه ایمنی جنبه الزامی پیدا کرده و

برای سال‌ها، یکی از مهم‌ترین مزیت‌های موتورسیکلت در بازار ایران، قیمت پایین‌تر آن نسبت به خودرو بود. بسیاری از افرادی که توان خرید خودرو نداشتند، موتورسیکلت را به‌عنوان یک گزینه اقتصادی انتخاب می‌کردند. اما افزایش هزینه‌های تولید و تغییر شرایط اقتصادی باعث شده این معادله به تدریج تغییر کند.

امروز خرید یک موتورسیکلت برای بسیاری از خانوارها دیگر یک تصمیم ساده و روزمره نیست. مصرف‌کننده پیش از خرید باید قیمت محصول، هزینه بیمه، شماره‌گذاری، تجهیزات ایمنی، نگهداری، سوخت و تعمیرات را نیز در نظر بگیرد. به همین دلیل، حتی محصولی که در مقایسه با خودرو همچنان ارزان‌تر است، ممکن است برای بخش قابل توجهی از جامعه خارج از دسترس باشد.

بهمن ضیامقدم، دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور، با اشاره به افزایش قیمت موتورسیکلت در سال جاری به ~~۳۵درصد~~ گفت: قیمت موتورسیکلت در سال جاری به طور میانگین حدود ۳۵ درصد افزایش پیدا کرده است، اما اگر تمام عواملی که بر بهای تمام‌شده تولید اثر گذاشته‌اند در محاسبات لحاظ شود، میزان افزایش قیمت باید بسیار بیشتر از این رقم می‌بود.

وی افزود: در سال جاری هزینه‌های مختلفی از جمله مالیات‌ها و عوارض افزایش پیدا کرده است. مالیات سبز، افزایش یک‌درصدی ارزش افزوده، عوارض هلال‌احمر، بیمه اجباری، افزایش هزینه‌های شماره‌گذاری و سایر هزینه‌هایی که در فرآیند توزیع و عرضه به محصول اضافه می‌شود، همگی بر قیمت نهایی موتورسیکلت اثر گذاشته‌اند.

افزایش هزینه قطعات و مواد اولیه
ضیامقدم ادامه داد: در کنار این موارد، افزایش نرخ ارز در بخش‌های مختلف، رشد قیمت ورق و مواد اولیه و همچنین افزایش شدید قیمت برخی کالاهای داخلی از جمله قطعات لاستیکی و پلاستیکی، هزینه تولید را بالا برده است.

وی اظهار کرد: حدود ۸۰ درصد قطعات مورد استفاده در تولید موتورسیکلت، داخلی و حدود ۱۵ درصد قطعات نیز خارجی است و افزایش قیمت هر دو گروه، مستقیماً روی هزینه تمام‌شده تولید تأثیر گذاشته است.

دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور با اشاره به افزایش قیمت محصولات لاستیکی و پلاستیکی گفت: کارخانه‌هایی که در زمینه تولید قطعات لاستیکی و پلاستیکی فعالیت می‌کنند، افزایش قیمت قابل‌توجهی داشته‌اند و در برخی موارد این افزایش به حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد رسیده است.

وی افزود: افزایش نرخ محاسبات گمرکی، هزینه‌های حمل‌ونقل، رشد دستمزد نیروی کار که در سال جاری بیش از ۵۰ درصد افزایش داشته و همچنین افزایش هزینه‌های شماره‌گذاری، از دیگر عواملی هستند که فشار زیادی به صنعت موتورسیکلت وارد کرده‌اند.

تولیدکنندگان افزایش قیمت را کنترل کردند

ضیامقدم تأکید کرد: اگر قرار بود تمام این افزایش هزینه‌ها به طور کامل در قیمت نهایی موتورسیکلت اعمال شود، قیمت‌ها باید به مراتب بیشتر از رقم فعلی افزایش پیدا می‌کرد.

وی گفت: با این حال، تولیدکنندگان تلاش کردند افزایش قیمت را تا حد امکان منطقی و کنترل‌شده اعمال کنند و در نهایت افزایش قیمت موتورسیکلت در محدوده ۳۰ تا ۳۶ درصد و به طور میانگین حدود ۳۵ درصد باقی ماند.

کاهش قدرت خرید و افت تقاضا
دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت کشور در ادامه با اشاره به وضعیت بازار گفت: مسئله مهم‌تر از افزایش قیمت، کاهش شدید قدرت خرید و تقاضا در بازار موتورسیکلت است. شرایط اقتصادی جامعه باعث شده فروش موتورسیکلت با کاهش قابل توجهی مواجه شود. وی افزود: برای مقایسه، در سال ۱۴۰۳ حدود ۶۴۰ هزار دستگاه