



داستانی عجیب از انحصار واردات موتورسنگین (۲۵۰ سی سی به بالا) و سود فوق العاده قیمت گذاری کارخانه‌های مونتاژ موتورسیکلت

# رانندگی، انحصار موتور ۱۰۰۰

**محمد رضا گوهری**  
خبرنگار

موتورسیکلت مدام مرور می‌شود. اینکه چرا آنها نباید بتوانند موتور بالای ۲۵۰ سی سی سوار شوند. موضوع از این فرار است که پس از پیروزی انقلاب اسلامی با تشدید اوضاع امنیتی کشور به واسطه انجام ترورهای بی در پی گروه‌های منافقین، پیشنهادهایی برای برای بالا بردن امنیت در جامعه داده شد که یکی از آنها، محدود کردن رفت و آمد با موتورسیکلت‌ها به ویژه موتورهای با حجم بالا بود. این محدودیت‌ها با ترور سعید حجازیان در سال ۸۷ تشدید شده و تصمیم گرفته شد تردد موتورسیکلت‌های بالای ۲۵۰ سی سی ممنوع شود. این ممنوعیت تاکنون در حالی ادامه دارد که فعالان این حوزه می‌گویند در هیچ نقطه‌ای از جهان نه ممنوعیتی برای تردد و واردات موتورسیکلت وجود دارد و نه از عنوان موتورهای سنگین برای موتورهای بالای ۲۵۰ سی سی استفاده می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد این ممنوعیت، قانون مصوب مجلس با هیات دولت نیست بلکه یک بخشنامه بوده که پس از چهار دهه همچنان پابرجاست. براساس گزارش‌های پلیس، از ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون جمعا حدود دو هزار موتورسیکلت سنگین پلاک‌دار در کشور وجود داشته که تردد آنها در خارج از محدوده شهرها فعلا برای این دسته از موتورسیکلت‌ها آزاد و قانونی است. برای داخل شهرها، صرفا داشتن پلاک، مجوز تردد نیست و مجوز تردد این موتورسیکلت‌ها را در شهرها، دستگاه‌های امنیتی و انتظامی صادر می‌کنند و دارندگان موتورسیکلت‌های سنگین پلاک‌دار می‌توانند خود را با وسایله وانت به بیرون از شهرها ببرند، سوار شوند و دوباره با استفاده از وانت‌بار، آن را به داخل شهر انتقال دهند. فعالان حوزه موتورسیکلت می‌گویند این ممنوعیت باعث ایجاد رانت و قاچاق شده که عملا منافع آن به جیب عده‌ای خاص می‌رود. همچنین این ممنوعیت باعث شده مالکان و خریداران موتورهای سنگین با هزینه‌های گزافی که حتی به قیمت جان آنها تمام می‌شود، روبه‌رو شوند. از این رو، پیشنهاد آنان، رفع این ممنوعیت و محدودیت در تردد و انجام واردات قانونی است.

## ممنوعیت تردد موتورهای سنگین یادگاری دهه ۶۰

دلایل مختلفی برای ممنوعیت موتورهای سنگین گفته می‌شود. یکی از مهم‌ترین دلایل موضوعات امنیتی است. در واقع بعد از ترورهای منافقین در سال ۱۳۶۰ که بعضا با موتورهای سنگین انجام می‌شد، واردات و تردد موتورهای سنگین در کشور ممنوع اعلام شد. گفته می‌شود این ممنوعیت با حکم یک قاضی دادگاه اعلام شده و مستندات قانونی دیگری از جمله مصوبه مجلس یا دولت را ندارد. یکی دیگر از حوادثی که دلایل امنیتی برای واردات موتورهای سنگین را تشدید کرد ترور سعید حجازیان در ۲۲ اسفند ۱۳۷۸ بود. ضاربین در این اتفاق سوار بر موتور سنگین بودند. یکی دیگر از دلایلی که برای ممنوعیت این دسته از موتورها مطرح می‌شود صدای بلند یا بهتر بگوییم آلودگی صوتی این موتورهاست. مخالفان تردد موتورهای سنگین یک استدلال دیگری هم مطرح می‌کنند. می‌گویند در شرایطی که منابع ارزی کشور تحت فشار است واردات این کالا که تقریبا لوکس محسوب می‌شود ضروری نبوده و باید ممنوع اعلام شود.

## نظر پلیس چیست؟

پلیس راهور همواره نسبت به تردد موتورهای سنگین حساس بوده است. یکی از آخرین اظهارنظرها در این زمینه سخنانی سردار محمدحسین حمیدی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در همایش موتورسیکلت‌سواران سنگین است. وی در آن جلسه می‌گوید: «جامعه از پلیس آسایش می‌خواهد و نمی‌توانیم اجازه تردد و تخلف‌های متعدد را به این موتورهای سنگین در سطح معابر بدهیم. اینکه عده‌ای بخواهند در راه‌ها به صورت فردی و گروهی اقدام به تردد با موتور سنگین نمایند و ایجاد رعب و وحشت کنند، اصلا برای پلیس قابل قبول نیست و برخی از این راکبان حتی نمی‌توانند روی دوچرخه این وسیله کنترل داشته باشند حال اینکه برخی تک چرخ هم زده و با عکس گرفتن از خود در این حالات در فضای مجازی این کار خود را نشان می‌دهند و با این اقدام آسیب‌هایی که ممکن است به خود و دیگران بزنند شاید قابل جبران نباشد. چرا باید شهروندان نیمه‌های شب از خواب بپردند چون فردی یک موتور خریده و با دوست خود و با صدای ناهنجار در معابر و بزرگراه‌ها تردد می‌کند و آسایش و امنیت شهروندان را بر هم می‌زند.» رئیس پلیس راهور پایتخت در خصوص اعطای مجوز موتورهای سنگین نیز گفته است: «چه تضمینی وجود دارد اگر به فردی این موتورسیکلت سنگین را تحویل بدهیم وی ظرفیت استفاده از این وسیله را داشته باشد؟ پلیس می‌گوید برای ساماندهی موتورسیکلت‌های سنگین اقداماتی را در حوزه‌هایی مربوط به خود انجام داده است، اما حل این موضوع کار فردی یا مرتبط با یک سازمان نیست و باید یک اقدام جمعی صورت بگیرد. صدور مجوز تردد‌ها فقط در اختیار پلیس نبوده و سازمان‌های مختلف در حوزه قوانین و مقررات وظایفی را دارند و پلیس هم نقطه‌نظرات کارشناسی خود را در این خصوص ارائه خواهد کرد اما در نهایت باید توجه داشته باشیم که پلیس مجری قانون است و قانون را اجرا خواهد کرد.» طبق گفته مسئولان راهور از ابتدای سال تاکنون حدود ۳۲ دستگاه موتور سنگین توقیف شده و به پارکینگ منتقل شده است. در سال ۱۴۰۱ نیز در مجموع ۶۲ دستگاه موتورسیکلت سنگین توقیف شده است.

## ممنوعیت موتورهای سنگین فقط در ایران

یکی از فعالان حوزه موتورسیکلت در گفت‌وگو با «فرهیختگان» در خصوص ممنوعیت تردد موتورهای سنگین به موارد قابل تاملی اشاره می‌کند. وی می‌گوید همه آنچه که به عنوان تخلف یا موارد خلاف قانون در خصوص تردد موتورهای سنگین از آن نام برده می‌شود، صرفا به دلیل ممنوعیت‌هایی است که ایجاد شده است. او می‌گوید در هیچ نقطه‌ای از جهان نه ممنوعیتی برای تردد و واردات موتورسیکلت وجود دارد و نه از عنوان موتورهای سنگین برای موتورهای بالای ۲۵۰ سی سی استفاده می‌شود. استدلال این فعال حوزه موتورسیکلت این است که توجیهات امنیتی برای ممنوعیت تردد موتورهای سنگین غیرقابل قبول است، چرا که اکنون با موتورهای موجود در بازار نیز امکان هرگونه جرمی وجود دارد و نسبت دادن جرم به موتورهای با حجم بالای ۲۵۰ سی سی استدلال محکمی نیست. این فعال حوزه موتورسیکلت می‌گوید رفع ممنوعیت تردد موتورهای سنگین و قانونی شدن آن مزایای مختلفی دارد. یکی از استدلال‌هایی که در این زمینه مطرح می‌شود آن است که با قانونی شدن تردد موتورهای سنگین و پلاک شدن آنها، سرعت موتورهای سنگین کاهش می‌یابد. زیرا این موتورها قابل شناسایی هستند و امکان جابه‌جایی آنها بدون پلاک سخت‌تر است. از طرفی با قانونی شدن تردد این موتورها، رانندگان آنها با احتیاط‌تر رانندگی خواهند کرد. زیرا اولاً موتور آنها پلاک شده و در صورت تخلف از قانون جریمه می‌شوند و ثانیاً اینکه دیگر نگرانی و استرسی ناشی از توقیف موتور خود نخواهند داشت. از این رو آمار تصادفات مربوط به موتورهای سنگین نیز کاهش خواهد یافت. این فعال موتورهای سنگین می‌گوید متأسفانه ممنوعیت تردد باعث شده شخصاً دوستان زیادی را در این راه از دست بدهم. من افراد زیادی را می‌شناسم که در شب می‌آیند بیرون یا به دیوار تونل می‌خورند یا تصادف می‌کنند. چون اینها استرس توقیف دارند، ترس آنها نیز طبیعی است. توقیف این موتورها معادل قرار گرفتن آنها جزء لیست اموال تملیکی دولت است. وی در مورد فشار ارزی یا به عبارتی قرار گرفتن این موتورها در لیست واردات لوکس نیز می‌گوید بالاخره شما یک جمعیتی دارید که با علاقه‌مند هستند یا ورزشکار هستند و دوست دارند در کشورشان زندگی کنند و هزینه‌های آن‌ها را بپردازند. در ضمن واردات این موتورها فشار ارزی زیادی نخواهد داشت و افراد محدودی سوار این موتورهای می‌شوند. وی می‌گوید توجه داشته باشیم کل واردات موتورسیکلت و دوچرخه و قطعه آنها سالانه حدود ۲۰۰ میلیون دلار است و ارزیبری موتورهای سنگین رقم چندانی را به این مبلغ اضافه نخواهد کرد.

## از موتورهای ورزشکاران تا موتور بابک زنجانی

موتورهای سنگین موجود در کشور را از منظر قانون می‌توان به سه دسته تقسیم کرد. دسته اول موتورهایی هستند که به صورت قانونی از گمرک آمده‌اند و حقوق گمرکی آن پرداخت شده است. اصطلاحاً می‌گویند این موتورها برگه سبزر دارند اما چند سال اخیر مجوز این موتورها به صورت برخط صادر می‌شود. این دسته از موتورها قابل انتقال به غیر هستند و می‌توان آنها را در محضر به نام فردی دیگر زد. دسته دیگر از موتورهای سنگین، به موتورهای فرمان امام (ره) معروف هستند که غالباً مصادره‌ای هستند. مثلاً اگر نهادهای امنیتی از قاچاقچیان موتورهایی ضبط کنند یا از افرادی مانند بابک زنجانی موتورهایی ضبط شود، به این نام شناخته می‌شوند. این موتورها معمولاً در اختیار نهادهای نظامی و انتظامی قرار داده می‌شوند. برای این دسته از موتورهای نیز می‌توان برگه سبزر گرفت. دسته دیگری از موتورهای سنگین دارای برگه مزایده از ارگان‌های مختلف مانند گمرک هستند. در بسیاری از این موتورها به علت آنکه شماره تنه و موتور آنها سنگ گرفته شده، قابلیت پلاک شدن ندارند. در این میان برخی از این موتورها باید اوراق شوند و مهلت اوراق کردن شان نیز گذشته است. برخی از سودجویان با سوءاستفاده از بی‌اطلاعی خریداران این موتورها را در بازار به عنوان موتورهای دارای برگه سبز به فروش می‌رسانند. اما واردات موتورهای سنگین نیز داستان جالبی دارد. واردات موتور سنگین شرایط و مجوزهای مختلفی نیاز دارد. ۵ اسفند سال ۱۳۹۹ فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی در دستورالعملی شرایط واردات موتورهای سنگین برای ورزشکاران را اعلام کرد. این دستورالعمل به استناد مصوبه ۲۰ مرداد ۱۳۹۰ هیات‌وزیران و دستورالعمل چگونگی استفاده از موتورسیکلت‌های ۲۵۰ سی سی به بالای شش‌سواری امنیت کشور، مورخ ۱۱ مرداد ۱۳۹۹ صادر شد. طبق این دستورالعمل افرادی مجازند واردات موتورهای سنگین را انجام دهند که حداقل یکی از شرایط سه‌گانه زیر را داشته باشند: ۱- عضویت رسمی در فدراسیون به مدت حداقل سه سال. ۲- کسب عنوان قهرمانی کشور (اول تا سوم) حداقل یک مورد. ۳- کسب عناوین اول تا سوم مسابقات قهرمانی آسیا یا جهان. از نظر گمرک نیز دو شرط مهم برای ثبت سفارش و ترخیص موتورسیکلت‌هایی با حجم بیش از ۲۵۰ سی سی یا قطعات منفصله آنها وجود دارد. اول آنکه از دفتر صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت مجوز فنی گرفته شود و دوم اینکه تاییدیه مکتوب شورای امنیت کشور نیز وجود داشته باشد. فعالان حوزه موتورسیکلت می‌گویند این ایجاد انحصار و ممنوعیت باعث شده افراد سودجو با قاچاق و فروش غیرقانونی، سودهای کلانی به جیب بزنند. همچنین این ممنوعیت رانتی را نیز برای افراد خاص ایجاد کرده است. مثلاً به اسم ورزشکار و... موتور سنگین وارد می‌شود و به کام دیگران تمام می‌شود، در حالی که ورزشکاران مدت زمان زیادی را پای گرفتن مجوز واردات تلف می‌کنند.

## سودهای عجیب مونتاژکاران

فعالان حوزه موتورسیکلت می‌گویند علاوه بر موتورهای سنگین که واردات آنها انحصاری بوده، در حوزه سایر موتورسیکلت‌ها نیز بازار موتورسیکلت انحصاری است. آنها می‌گویند ایجاد انحصار برای کالای خاصی در شرایط خاصی و آن هم برای حمایت از یا گرفتن صنایع داخلی باید گرفته شود و این انحصار هم نباید به یک تصمیم دائمی تبدیل شود. همچنین این انحصار باید تولیدکننده داخلی را مجبور به واردات تکنولوژی به جای کالای مصرفی یا واسطه‌ای کند، اما آنچه در حوزه موتورسیکلت اتفاق افتاده نه تنها به نفع تولید ملی نبوده، بلکه این ممنوعیت باعث شده تا انحصارگران از ممنوعیت واردات نهایت سوءاستفاده را کنند. یکی از این فعالان حوزه موتورسیکلت به «فرهیختگان» می‌گوید که من شخصاً با توجه به علاقه‌مندی‌ای که به حوزه موتور داشتم، تصمیم گرفتم شرکتی برای واردات قانونی موتورسیکلت تأسیس کنم. همه گفتند نمی‌شود، می‌گفتند ما نمی‌دانیم متولی این امر وزارت صمت است یا اتحادیه؟ مشکل دیگر این است که آنها می‌گویند شما حتماً باید تولیدکننده باشید. اولاً که این موتورها هیچ کدام تولید داخل ندارد و تولیدکنندگان داخلی مجوز تولید موتورهای بالای حجم ۲۵۰ سی سی گرفتند اما نتوانستند تولید کنند و موتورهای سنگین تولید داخل ندارد. وی در ادامه می‌گوید حال سوال این است که ممنوعیت واردات موتورهای سنگین جز اینکه ایجاد رانت بکند چه فایده‌ای دارد؟ جز اینکه باعث شده همه برون سمت موتور قاچاق و به خاطر سند موتور باید دو سه میلیارد تومان پول بدهند فایده دیگری نداشته و عده زیادی مجبور شده‌اند موتورهایی که از امارات یا افغانستان و پاکستان و... می‌آید را خریداری کرده و عملاً قاچاقچی حساب شوند. در صورتی که این موضوع می‌توانست یک سازوکاری داشته باشد. اما مشاهده قیمت‌ها نیز در این بازار انحصاری بسیار قابل تامل است. برای مثال در حوزه موتورسیکلت‌های زیر ۲۵۰ سی سی، قیمت Yamaha R۲۵، Yamaha MT۲۵، Yamaha XMAX، Yamaha ۲۵۰ و یا ماها WR ۱۵۵ به ترتیب ۵۰۴ میلیون تومان، ۴۵۴ میلیون تومان، ۳۳۸ میلیون تومان و ۳۰۳ میلیون تومان است که قیمت آنها در کشورهای آسیای شرقی و هند به ترتیب ۲۲۹، ۲۳۱، ۲۴۰ و ۳۰۳ میلیون تومان است. به عبارتی، قیمت موتورسیکلت‌های مونتاژ داخل بین ۲ تا ۲٫۵ برابر قیمت آنها در بازارهای جهانی و منطقه است.

## یک موتور به قیمت ۱۰ میلیارد تومان!

وضعیت قیمت‌ها و رانت‌های ایجاد شده برای عده‌ای خاص در موتورهای سنگین به مراتب عجیب و غریب‌تر از موتورهای زیر ۲۵۰ سی سی است. یک فعال و موتورسوار موتورهای سنگین به خبرنگار «فرهیختگان» می‌گوید موتوری در تهران ۱۰ میلیارد تومان قیمت خورده در حالی که قیمت مدل ۲۰۲۱ آن در دبی حدود ۱۰ تا ۱۲ هزار دلار و قیمت مدل‌های قبل از سال ۲۰۱۷ آن زیر ۳ هزار دلار است. اما جست‌وجوهای نشان می‌دهد در حالی قیمت موتور سوزوکی بی‌کینگ (Suzuki BKing) ساخت ۲۰۱۰ در سایت دیوار حدود ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان درج شده که قیمت آن در دبی ۹۹۰۰ دلار است. موتور سنگین ۱۳۰۰ cb مدل ۲۰۱۷ در حالی در سایت دیوار بیش از ۲ میلیارد تومان آگهی شده که بررسی قیمت آن در ژاپن نشان می‌دهد مدل ۲۰۲۳ آن حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دلار و مدل ۲۰۱۷ این موتورسیکلت حدود ۷ هزار و ۸۰۰ دلار است. به عبارتی، مدل ۲۰۲۳ این موتورسیکلت اگر هم با دلار ۵۰ هزار تومانی وارد کشور شود بدون هزینه‌های گمرکی و وارداتی، قیمت آن ۶۴۰ میلیون تومان و مدل ۲۰۱۷ آن نیز بدون هزینه‌های وارداتی حدود ۲۹۵ میلیون تومان خواهد بود.

## قیمت‌سازی با اسناد صوری

ماجرای انحصار در بازار موتورسیکلت ایران تمامی ندارد، ۱۵ شهریور ۱۴۰۱ ابوالفضل حجازی، عضو انجمن موتور سیکلت و دوچرخه در یک نشست خبری با بیان اینکه هم‌اکنون بیش از ۹۵ درصد اجزا و قطعات موتورسیکلت‌های تولیدی کنونی (به‌جز مواردی همچون تایر یا باتری و...) در کشور به صورت سی. کی. دی وارد می‌شود، می‌گوید: «در حالی که در سال‌های گذشته سهم تولید داخل در صنعت موتورسیکلت حدود ۶۰ درصد بوده است اما امروز با کاهش این سهم به ۵ درصد رسیده است. وی با اشاره به آمار حدود ۲۵۰ تا ۳ هزار نفری اشتغالزایی در بخش تولید موتورسیکلت در کشور گفت: «متأسفانه سالیانه بیش از ۳ برابر شاغلان در بخش تولید موتورسیکلت در کشور را از دست می‌دهیم. در واقع امروز دیگر صنعت در بخش تولید موتورسیکلت هیچ گونه اشتغالزایی‌ای ندارد؛ چرا که تولیدی صورت نمی‌گیرد و فقط برای عده‌ای واردات موتورسیکلت مسیری برای ثروت‌اندوزی است.» حجازی در پایان می‌گوید: «با توقف تولید موتورسیکلت و گسترش واردات، هم‌اکنون دیگر صنعت قطعه‌سازی در صنعت موتورسیکلت وجود ندارد و اغلب آنها تغییر شغل داده‌اند.» حجازی به خبرنگاران می‌گوید: «هم واردات و هم قیمت‌گذاری موتورسیکلت‌ها برعهده همین شرکت‌ها است و سود برخی محصولات تولیدی‌شان بیش از صدها درصد است.» وی در ادامه به ثبت شرکت‌های صوری در دبی امارات از سوی همین اشخاص اشاره کرده و بیان می‌کند که پس از ورود سی. کی. دی‌ها به امارات، با دستکاری در اسناد، قیمت‌های بیش از دویزبرابر بر اجزا و قطعات ثبت می‌کنند و به این ترتیب طی همین فرآیند بیش از دو برابر ارز از کشور خارج می‌شود.