



### درس‌هایی برای صنعت خودرو ایران

دفتر مطالعات انرژی، صنعت و مسدن مرکز پژوهش‌های مجلس تیر ماه ۹۸ در گزارشی با عنوان «بررسی رویکرد دولتی صنعت خودرو بر اساس مصرف سوخت و آلایندگی در س‌های برای صنعت خودرو ایران» به بررسی رویکرد جهانی صنعت خودرو با تکیه بر مصرف سوخت و میزان آلایندگی پرداخت.نتایج این گزارش نشان می‌دهد سهم خودروهای دیزلی در ناوگان حمل‌ونقل اتحادیه اروپا به کاهش است به گونه‌ای که از حدود۵۵درصد از کل خودروهای ورودی در سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۲ تا ۴۴ درصد در سال ۲۰۱۷ رسیده است. همچنین خودروهای بنزینی در بازار آمریکا، ژاپن و چین نقش اصلی را ایفا می‌کنند و تقریباً خودروهای دیزلی نقش خاصی در این کشورها ندارند. فناوری‌های نوبن هنوز سهم بالایی را در حمل‌ونقل کشورهای اتحادیه اروپا به عهده ندارند. بازار فروش خودروهای هیبریدی-برقی در اروپا سهم ۲/۷ درصدی را در سال ۲۰۱۷ به خوداختصاص داده‌است. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۵ سهم موتورهای احتراق داخلی به عاوه محر که به کمتر از ۵۰ درصد می‌رسد و حدود ۴۰ درصد از این سهم به انواع خودروهای هیبریدی و حدود ۱۰ درصد نیز به خودروهای برقی اختصاص یابد.

بررسی صنعت خودروسازی در کشور آلمان نشان می‌دهد کشور آلمان در حدود ۱۳/۵ درصد کل درآمد این صنعت را در بخش تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری کرده که منجر به توسعه فناوری‌های نوین در عرصه خودروسازی در کشور آلمان و سایر کشورها شده است. رویکرد اصلی در کشور آلمان به عنوان بزرگ‌ترین غول فناوری در صنعت خودروسازی در کنار فناوری‌های نوین، ورود خودروهای هیبرید و الکتریکی است. به نظر می‌رسد کوچک‌سازی و استفاده از بسته‌های هیبرید با ولتاژ متوسط، چشم‌انداز صنعت خودروسازی در آلمان با تکیه بر کاهش مصرف سوخت و آلایندگی خواهد بود. این بدان معنی است که این چشم‌انداز عملاً ممکن است به چشم‌انداز صنعت خودروسازی جهان تبدیل شود. از طرفی، رشد چشمگیری کشور چین در بازه ۲۰ ساله اخیر در عرصه خودروسازی، نشان از تأثیرگذاری سرمایه‌گذاری برای همکاری مشترک بین خودروسازان چینی و برندهای بزرگ خودروسازی دنیا دارد.

همکاری‌های مشترک باعث افزایش دانش فنی و تقویت زیرساخت در چین شده‌است.چشم‌انداز صنعتی چین در حال حاضر بیشتر به تولید خودروهای هیبریدی و نهایتاً برقی متمرکز شده به نحوی که بر اساس آمار منتشره در سال ۲۰۱۶، ۴۰ درصد خودروهای برقی جهان در چین تولید می‌شوند. بهبود پدیدمندی فناوری سایلندره به تنهایی امکان رسیدن به چشم‌اندازهای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی را فراهم نمی‌کند، زیرا چرخه هر سوم مورد استفاده در موتورهای بنزینی (چرخه اوتو) بازده تئوریک مشخصی دارد. بنابراین رویکردهای جدید در طراحی موتور باید مورد توجه قرار گیرد. اگر چه سطح فناوری خودروها منطبق بر فناوری‌های پیشه‌سازی موتور و فناوری‌های کاهش اتلاف حین انجام کار می‌توانند تا حد زیادی به کاهش مصرف سوخت و آلایندگی کمک کنند،تعمیر سوخت و استفاده از فناوری‌های نوین همانند فناوری‌های برقی، هیبریدی، پیل سوختی و… نیز در این زمینه می‌توانند کمک شایانی به این موضوع کنند.

چشم‌انداز روند فناوری‌های جهانی نشان می‌دهد موتورهای احتراق داخلی میزبان مصرف سوخت و آلایندگی، فناوری‌های نوین در عرصه موتورهای احتراق داخلی همچون کوچک‌سازی موتورهای بنزینی این موتورهای نوین نقش عمده‌ای در کاهش مصرف سوخت و آلایندگی ایفا خواهند کرد. اگر چه میلر آتکینسون به‌سنتزین فناوری از لحاظ هزینه برای کاهش‌دی‌اکسید کربن تولیدی است که شرکت‌هایی مانند فولکس واگن، آئودی، تویوتا و هیوندای در این مسیر گام‌هایی برداشته‌اند.

در بخشی از این گزارش با عنوان «درس‌هایی برای ایران» تأکید شده است انرژی در ایران هنوز بسیار ارزان قیمت عرضه می‌شود و مصرف‌کنندگان تنها کسری از قیمت محصولات نفتی را پرداخت می‌کنند. بنابراین اولین گام برای محسومویی یا چشم‌انداز انرژی جهان اصلاح پارانرژی‌های نوین کشور است. بهبود وضعیت کیفیت هوا نیز سر و سامانخشیدن به رتبه هفتم ایران در جدول تولیدکنندگان گاز گلخانه‌ای دی‌اکسیدکربن، چارهای جزنگرش جدی به چالش‌های معرفی شده نیست. با حرکت در مسیر فعلی و عدم اهتمام در ارتقای کیفیت سوخت و روغن موجود در بازار و نیز سیاست‌های کلی صنعت خودرو، بهبود وضعیت ناوگان خودروهای سبک تولید داخل بر اساس میزان آلایندگی چندان قابل دستیابی نیست. بر این اساس اهم مواردی که به نظر می‌رسد به صنعت خودروسازی کشور کمک کند تا هم راستا با چشم‌انداز جهانی این صنعت با تکیه بر مصرف سوخت و آلایندگی حرکت کند به شرح ذیل ارائه شده است:

۱- بر اساس قوانین ترمودینامیک، چرخه‌های موتورهای مورد استفاده اتو موتورهای بنزینی (و دیزل) موتورهای دیزلی (سقف تعیین شده‌ای دارند که عبور از آنها به لحاظ قوانین علمی میسر نیست، رویکرد روز دنیا استفاده از چرخه‌های جدید از جمله چرخه ترکیبی میلر اتکینسون است که بازده تئوریک بسیار بالاتری دارد. اگر چه وضعیت و سطح فناوری خودروسازی داخلی حرکت در این راستا را باعلامت سؤال مواجه کرده است، اما برنامه‌ریزی برای دستیابی به این فناوری می‌تواند نقشی مؤثر در عملکرد خودرو ایفا کند.

۲- برخلاف مورد اول، خودروسازهای بزرگ داخلی از جمله ایران خودرو و سایپا، هر کرات مناسبی در راستای انجام کوچک‌سازی یک موتور انجام داده‌اند و به نظر می‌رسد اعمال قوانین سختگیرانه‌تر در کنترل ارائه‌کننده‌های تشویقی می‌تواند ورود این بستر فناوری را به بازار خودروی کشور تسهیل کند. برای مثال از این حرکات فناورانه می‌توان به ارائه محصولات دنا پلاس و سمند سورن توربوشارژ اشاره کرد.

۳- وجود نهاد نظارتی مستقل با زیرساخت مورد نیاز برای انجام آزمون‌ها یا تعداد و سطح استاندارد بالا به منظور انجام آزمون‌های تأیید نوع سو و تطابق تولید چهار ضروری به نظر می‌رسد.

۴- بستر سازی و ارائه بسته‌های حمایتی برای ورود خودروسازان به سمت تولید خودروهای برقی و هیبریدی. در همین راستا، مجلس شورای اسلامی در ماده سه طرح ساماندهی صنعت خودرو، واردات خودروهای سواری تمام برقی و تمام هیبریدی از حقوق ورودی تا زمان تولید داخل آنها را معاف کرده و دولت را موظف کرده است تا زمینه تولید داخل خودروهای مذکور را ظرف مدت پنج سال فراهم نماید.

۵- بهبود وضعیت روغن موتور در کشور به شرح ذیل:

–نظارت جدی بر توزیع و رعایت استانداردهای روغن موتور به منظور جلوگیری از ورود روغن نامرغوب به چرخه مصرف با تأکید بر اجرائی صحیح و دقیق ماده پنج این نامه فنی موضوع دو قانون هوای پاک در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها

–ورود فناوری‌های نوین از طریق حمایت از شرکت‌های دانش بنیان – حرکت اقتصادی مؤثرتر از خط تأمین (اقتصاد خطی) به سمت زنجیرهٔ تأمین (اقتصاد زنجیره‌ای) به منظور نیل به چشم‌انداز نهایی چرخه تأمین (اقتصاد دوار).

–حرکت جدی به سمت تولید زیست روغن و استفاده از آن به جای روغن معدنی.



«جوان» به بهانه افزایش مصرف

بنزین استاندارد خودروهای داخلی را

بررسی می‌کند

# خسارت ملی خودروهای بنزین خوار

مصرف بنزین در ایام عید امسال رکورد عجیبی

زد و تا ۱۴۰ میلیون لیتر در روز نیز رسید. یکی از علل مصرف زیاد بنزین، مصرف بالای خودروهای تولید داخلی است که به گفته معاون مدیر عامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مهم ترین دلیل افزایش مصرف بنزین وجود خودروهای غیر استاندارد است که ۲/۵ برابر استاندارد جهانی مصرف مصرف دارند. از طرفی برخی کارشناسان نیز معتقدند، خودروهای داخلی ۱/۵ برابر میانگین جهانی مصرف بنزین دارند و شاید این رقم به هر چشم نیاید ولی مجموع آن در مقایسه با استانداردهای بین‌المللی برای صنعت ۶۰ساله خودروی ما خیلی زیاد است.

هرساله با آغاز فصل زمستان و افزایش آلودگی هوا دولت و مجلس به دنبال مقرر عدم اجرائی قانون هوای پاک می‌گردند. غافل از اینکه پاس کاری امور و تصویب این قوانین به آلودگی هوا دامن زده است. این روزها بار دیگر افزایش واردات بنزین و پیشی گرفتن مصرف بر تولید برسر زبان‌ها افتاده و خودروسازان، نمانند مصرف بنزین از طریق اسقاط خود خودروی فرسوده که سال گذشته اتفاق افتاده دست به دست هم دادند تا مصرف بنزین را در یک سال اخیر به ۲/۵ برابر استاندارد جهانی افزایش دهند. البته در این میان نقش قاچاق مسازمان، یافته بنزین از طریق مرزها نباید نادیده گرفته شود، چرا که همین آمار هم بر آورد شرکت پالایش و پخش به پای مصرف خودروها نوشته می‌شود.

از سال ۸۰ به منظور کاهش تعداد خودروهای فرسوده طبق قانون مقرر شد به ازای تولید هر خودرو، خودروساز دو خودرو فرسوده را از رده خارج و گواهی اسقاط دریافت کند. از سال ۹۰ با توقف واردات خودرو و کاهش عرضه از سوی خودروسازان، نمانند مردم به اسقاط خودرو و کاهش یافت. از این رو خودروسازان کمبود خودروهای اسقاطی را بهانه‌ای برای کاهش تولیدشان عنوان می‌کردند. تا اینکه ۱۹هرسال گذشته مجلس به پیشنهاد وزارت صمت با کلیات لایحه بودقرفیتی الحاق یک تبصره به ماده ۱۰۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو موافقت کرد. بر اساس این لایحه سازو کار تولید خودرو

در برخی از این گزارش با عنوان «درس‌هایی برای ایران» تأکید شده است انرژی در ایران هنوز بسیار ارزان قیمت عرضه می‌شود و مصرف‌کنندگان تنها کسری از قیمت محصولات نفتی را پرداخت می‌کنند. بنابراین اولین گام برای محسومویی یا چشم‌انداز انرژی جهان اصلاح پارانرژی‌های نوین کشور است. بهبود وضعیت کیفیت هوا نیز سر و سامانخشیدن به رتبه هفتم ایران در جدول تولیدکنندگان گاز گلخانه‌ای دی‌اکسیدکربن، چارهای جزنگرش جدی به چالش‌های معرفی شده نیست. با حرکت در مسیر فعلی و عدم اهتمام در ارتقای کیفیت سوخت و روغن موجود در بازار و نیز سیاست‌های کلی صنعت خودرو، بهبود وضعیت ناوگان خودروهای سبک تولید داخل بر اساس میزان آلایندگی چندان قابل دستیابی نیست. بر این اساس اهم مواردی که به نظر می‌رسد به صنعت خودروسازی کشور کمک کند تا هم راستا با چشم‌انداز جهانی این صنعت با تکیه بر مصرف سوخت و آلایندگی حرکت کند به شرح ذیل ارائه شده است:

۱- بر اساس قوانین ترمودینامیک، چرخه‌های موتورهای مورد استفاده اتو موتورهای بنزینی (و دیزل) موتورهای دیزلی (سقف تعیین شده‌ای دارند که عبور از آنها به لحاظ قوانین علمی میسر نیست، رویکرد روز دنیا استفاده از چرخه‌های جدید از جمله چرخه ترکیبی میلر اتکینسون است که بازده تئوریک بسیار بالاتری دارد. اگر چه وضعیت و سطح فناوری خودروسازی داخلی حرکت در این راستا را باعلامت سؤال مواجه کرده است، اما برنامه‌ریزی برای دستیابی به این فناوری می‌تواند نقشی مؤثر در عملکرد خودرو ایفا کند.

۲- برخلاف مورد اول، خودروسازهای بزرگ داخلی از جمله ایران خودرو و سایپا، هر کرات مناسبی در راستای انجام کوچک‌سازی یک موتور انجام داده‌اند و به نظر می‌رسد اعمال قوانین سختگیرانه‌تر در کنترل ارائه‌کننده‌های تشویقی می‌تواند ورود این بستر فناوری را به بازار خودروی کشور تسهیل کند. برای مثال از این حرکات فناورانه می‌توان به ارائه محصولات دنا پلاس و سمند سورن توربوشارژ اشاره کرد.

۳- وجود نهاد نظارتی مستقل با زیرساخت مورد نیاز برای انجام آزمون‌ها یا تعداد و سطح استاندارد بالا به منظور انجام آزمون‌های تأیید نوع سو و تطابق تولید چهار ضروری به نظر می‌رسد.

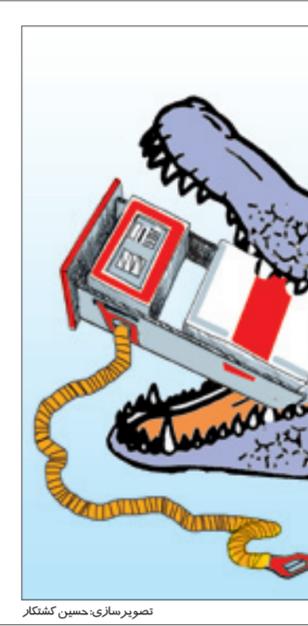
۴- بستر سازی و ارائه بسته‌های حمایتی برای ورود خودروسازان به سمت تولید خودروهای برقی و هیبریدی. در همین راستا، مجلس شورای اسلامی در ماده سه طرح ساماندهی صنعت خودرو، واردات خودروهای سواری تمام برقی و تمام هیبریدی از حقوق ورودی تا زمان تولید داخل آنها را معاف کرده و دولت را موظف کرده است تا زمینه تولید داخل خودروهای مذکور را ظرف مدت پنج سال فراهم نماید.

۵- بهبود وضعیت روغن موتور در کشور به شرح ذیل:

–نظارت جدی بر توزیع و رعایت استانداردهای روغن موتور به منظور جلوگیری از ورود روغن نامرغوب به چرخه مصرف با تأکید بر اجرائی صحیح و دقیق ماده پنج این نامه فنی موضوع دو قانون هوای پاک در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها

–ورود فناوری‌های نوین از طریق حمایت از شرکت‌های دانش بنیان – حرکت اقتصادی مؤثرتر از خط تأمین (اقتصاد خطی) به سمت زنجیرهٔ تأمین (اقتصاد زنجیره‌ای) به منظور نیل به چشم‌انداز نهایی چرخه تأمین (اقتصاد دوار).

–حرکت جدی به سمت تولید زیست روغن و استفاده از آن به جای روغن معدنی.



تصویرسازی حسین کشکار

از صنعت خودرو در صحن علنی مجلس گفت: «امروزه عدم اسقاط در خط تولید معضل ایجاد کرده است، مطابق قانون برنامه باید در مصرف سوخت صرفه‌جویی شود. بر اساس ماده هشت قانون هوای پاک یک موتور سیکلت ۲۰ساله باید اسقاط شود، اما امروز مردم توان اسقاط و قدرت خرید یک موتور سیکلت ۴۰ میلیون تومانی را ندارند. چرخه تولید نباید متوقف شود لذا امروزه عدم اسقاط معضل در خط تولید ایجاد کرده است.»

**■ مصرف بنزین خودروها ۲/۵ برابر استاندارد جهانی است**

معاون مدیرعامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران مهم‌ترین دلیل افزایش مصرف بنزین را وجود خودروهای غیر استاندارد دانسته و می‌گوید: «در شرایط فعلی مصرف بنزین افزایش یافته‌است که مهم‌ترین دلیل آن می‌توان وجود خودروهای غیر استاندارد دانست. مردم توان اسقاط و قدرت خرید یک موتور سیکلت ۴۰ میلیون تومانی را ندارند. چرخه تولید نباید متوقف شود لذا امروزه عدم اسقاط معضل در خط تولید ایجاد کرده است.»

**■ مصرف فرسوده‌ها بیشتر از تولیدات فعلی خودروسازان**

هدای عمری کارشناس صنعت خودرو در خصوص اظهارات اخیر معاون شرکت پالایش و پخش در خصوص مصرف بالای بنزین در خودروها، به «جوان» می‌گوید: «طبق استانداردهای اروپا باید مصرف سوخت خودروها در هر ۱۰۰ کیلومتر ۶/۵ لیتر باشد. البته استاندارد مصرف سوخت در آمریکا به دلیل ابعاد بزرگ خودروها و قدرت بالای آن

از صنعت خودرو در صحن علنی مجلس گفت: «امروزه عدم اسقاط در خط تولید معضل ایجاد کرده است، مطابق قانون برنامه باید در مصرف سوخت صرفه‌جویی شود. بر اساس ماده هشت قانون هوای پاک یک موتور سیکلت ۲۰ساله باید اسقاط شود، اما امروز مردم توان اسقاط و قدرت خرید یک موتور سیکلت ۴۰ میلیون تومانی را ندارند. چرخه تولید نباید متوقف شود لذا امروزه عدم اسقاط معضل در خط تولید ایجاد کرده است.»

**■ مصرف بنزین خودروها ۲/۵ برابر استاندارد جهانی است**

معاون مدیرعامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران مهم‌ترین دلیل افزایش مصرف بنزین را وجود خودروهای غیر استاندارد دانسته و می‌گوید: «در شرایط فعلی مصرف بنزین افزایش یافته‌است که مهم‌ترین دلیل آن می‌توان وجود خودروهای غیر استاندارد دانست. مردم توان اسقاط و قدرت خرید یک موتور سیکلت ۴۰ میلیون تومانی را ندارند. چرخه تولید نباید متوقف شود لذا امروزه عدم اسقاط معضل در خط تولید ایجاد کرده است.»

**■ مصرف فرسوده‌ها بیشتر از تولیدات فعلی خودروسازان**

هدای عمری کارشناس صنعت خودرو در خصوص اظهارات اخیر معاون شرکت پالایش و پخش در خصوص مصرف بالای بنزین در خودروها، به «جوان» می‌گوید: «طبق استانداردهای اروپا باید مصرف سوخت خودروها در هر ۱۰۰ کیلومتر ۶/۵ لیتر باشد. البته استاندارد مصرف سوخت در آمریکا به دلیل ابعاد بزرگ خودروها و قدرت بالای آن

از صنعت خودرو در صحن علنی مجلس گفت: «امروزه عدم اسقاط در خط تولید معضل ایجاد کرده است، مطابق قانون برنامه باید در مصرف سوخت صرفه‌جویی شود. بر اساس ماده هشت قانون هوای پاک یک موتور سیکلت ۲۰ساله باید اسقاط شود، اما امروز مردم توان اسقاط و قدرت خرید یک موتور سیکلت ۴۰ میلیون تومانی را ندارند. چرخه تولید نباید متوقف شود لذا امروزه عدم اسقاط معضل در خط تولید ایجاد کرده است.»

| پنج‌شنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۲ | ۱۳ شوال ۱۴۴۴ |

**■ مصرف بنزین خودروهای تولیدی و قاچاق بسیار بالاست**

همچنین حسن کریمی سنجری کارشناس خودرو در گفت‌وگو با خودروهای تولیدی توسط خودروسازان و قاچاق سوخت در کشور اشاره می‌کند و می‌گوید: «شاید برای برخی مصرف ۱/۵ برابر مصرف سوخت خودروهای ایرانی در مقایسه با استاندارد اروپا خیلی به چشم نیاید، اما همین آمار برای صنعت ۵۰ساله ما خیلی زیاد است. متأسفانه بارها براند فناوری تولید موتور خودرو و تولید بنزین منطبق با یورو ۵ و ۶ از بیش از یک دهه پیش فراموش شده است در حالی که مانند همه کشورها اگر خودروسازان و شرکت پالایش و پخش با هم گفت‌وگو می‌کردند بازه زمانی تعیین می‌کردند اکنون دیگر دغدغه بالای مصرف بنزین را ندانشتم.»

وی تأکید می‌کند: «تشق مجلس در حذف الزام خودروسازان به اسقاط خودرو هم کار اشتباهی بود. متأسفانه به‌نظر کارشناسان توجهی نشد حتی وزیر صمت سابق به میدان آمد و از توقف تولید خودرو سخن گفت»

کریمی با اشاره به بی‌توجهی به آمار قاچاق بنزین از طریق مرز سیستان می‌افزاید: «ماه‌هاست که در فضای مجازی فیلم‌هایی از توقف نیسان‌هایی با تاکتر بنزین در مرز سیستان و یلوچستان منتشر شده است تعداد این تاکرها بیش از ۲۰ تا ۴۰ دستگاه بود که به آن طرف مرزها قاچاق می‌شد. ظاهراً شرکت پالایش و پخش میزان قاچاق بنزین را نیز در آمار مصرف بنزین لحاظ می‌کند و آمار آن به پای مصرف خودروهای فرسوده و نونوشته می‌شود.»

این کارشناس صنعت خودرو تأکید می‌کند: «بر اساس آمار منتشره، مقدار قاچاق بنزین کشور روزانه ۵ میلیون لیتر بر آورد می‌شود و میزان قاچاق گازوئیل از کشور حداقل روزانه ۱۰ میلیون لیتر است که مجموع آنها معادل سالانه ۴ میلیارد دلار خسارت به بیت‌المال است.»

**■ جمع بندی**
به نظر می‌رسد صنعت خودرو سازی که از ۶۰ سال قبل در این کشور با گرفت‌هنوز نتوانسته است روی پای خود بایستد چه آنکه قیم‌های ذینفع بین منافع مردم و منافع گروهی دارند و به عنوان مثال نهایی یکی از شرکت‌های ایران خودرو هزارو ۱۵۰ عضو هیئت مدیره دارد» بنابر این از چنین مدیریتی نمی‌توان انتظار تولید خودرو با استانداردهای بین‌المللی داشت. این در حالی است که ایران در حوزه علم حرفی برای گفتن دارد در حوزه صنایع دفاعی نیز ثابت کرده‌است اگر مدیریت قوی و کارآمد وجود داشته باشد، حتماً دستیابی به صنعت خودرو قابل قبول دور از انتظار نیست. البته نباید از نقش گروه‌های ذینفع که از آن به عنوان مافیای بنیادی می‌شود و نقش اساسی در مناسبات اقتصادی از جمله در حوزه خودرو دارد غافل بود. سید ابراهیم ربیعی، رئیس جمهوری، ۱۱ اردیبهشت در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی، صراحتاً گفت «به طور طبیعی در جاهایی که موضوع قیمت‌ها و تفاوت قیمت مطرح باشد، امکان شکل‌گیری مافیای بیشتر است و در موضوع خودرو نیز این مسئله مطرح است.» حال انتظار می‌رود دولت با جدیت به مسئله مدیریتی صنعت خودرو از بُعد حاکمیتی ورود کند و ی‌اش مافیایا را که خود نیز به آن اغغان دارد، قلم‌کند تا بندها از پای یک ملت باز باشد چه آنکه نه تنها استخفاقی یک صنعت خودرو مطلوب زندگی در خوری را دارند بلکه از جهت آنهاست و دولت وظیفه دارد، با پاک کردن ناپاکی‌های صنعت خودرو و به‌عهده‌ای خود در حوزه مقابله با فساد جامعه عمل بپوشاند.



حسن کریمی سنجری

کارشناس خودرو

سوخت خودروهای ایرانی در مقایسه با استاندارد اروپا خیلی به چشم نیاید، اما همین آمار برای صنعت ۵۰ساله ما خیلی زیاد است. متأسفانه بارها براند فناوری تولید موتور خودرو و تولید بنزین منطبق با یورو ۵ و ۶ از بیش از یک دهه پیش فراموش شده است در حالی که مانند همه کشورها اگر خودروسازان و شرکت پالایش و پخش با هم گفت‌وگو می‌کردند بازه زمانی تعیین می‌کردند اکنون دیگر دغدغه بالای مصرف بنزین را ندانشتم.»

وی تأکید می‌کند: «تشق مجلس در حذف الزام خودروسازان به اسقاط خودرو هم کار اشتباهی بود. متأسفانه به‌نظر کارشناسان توجهی نشد حتی وزیر صمت سابق به میدان آمد و از توقف تولید خودرو سخن گفت»

کریمی با اشاره به بی‌توجهی به آمار قاچاق بنزین از طریق مرز سیستان می‌افزاید: «ماه‌هاست که در فضای مجازی فیلم‌هایی از توقف نیسان‌هایی با تاکتر بنزین در مرز سیستان و یلوچستان منتشر شده است تعداد این تاکرها بیش از ۲۰ تا ۴۰ دستگاه بود که به آن طرف مرزها قاچاق می‌شد. ظاهراً شرکت پالایش و پخش میزان قاچاق بنزین را نیز در آمار مصرف بنزین لحاظ می‌کند و آمار آن به پای مصرف خودروهای فرسوده و نونوشته می‌شود.»

این کارشناس صنعت خودرو تأکید می‌کند: «بر اساس آمار منتشره، مقدار قاچاق بنزین کشور روزانه ۵ میلیون لیتر بر آورد می‌شود و میزان قاچاق گازوئیل از کشور حداقل روزانه ۱۰ میلیون لیتر است که مجموع آنها معادل سالانه ۴ میلیارد دلار خسارت به بیت‌المال است.»

**■ جمع بندی**

به نظر می‌رسد صنعت خودرو سازی که از ۶۰ سال قبل در این کشور با گرفته‌هنوز نتوانسته است روی پای خود بایستد چه آنکه قیم‌های ذینفع بین منافع مردم و منافع گروهی دارند و به عنوان مثال نهایی یکی از شرکت‌های ایران خودرو هزارو ۱۵۰ عضو هیئت مدیره دارد» بنابر این از چنین مدیریتی نمی‌توان انتظار تولید خودرو با استانداردهای بین‌المللی داشت. این در حالی است که ایران در حوزه علم حرفی برای گفتن دارد در حوزه صنایع دفاعی نیز ثابت کرده‌است اگر مدیریت قوی و کارآمد وجود داشته باشد، حتماً دستیابی به صنعت خودرو قابل قبول دور از انتظار نیست. البته نباید از نقش گروه‌های ذینفع که از آن به عنوان مافیای بنیادی می‌شود و نقش اساسی در مناسبات اقتصادی از جمله در حوزه خودرو دارد غافل بود. سید ابراهیم ربیعی، رئیس جمهوری، ۱۱ اردیبهشت در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی، صراحتاً گفت «به طور طبیعی در جاهایی که موضوع قیمت‌ها و تفاوت قیمت مطرح باشد، امکان شکل‌گیری مافیای بیشتر است و در موضوع خودرو نیز این مسئله مطرح است.» حال انتظار می‌رود دولت با جدیت به مسئله مدیریتی صنعت خودرو از بُعد حاکمیتی ورود کند و ی‌اش مافیایا را که خود نیز به آن اغغان دارد، قلم‌کند تا بندها از پای یک ملت باز باشد چه آنکه نه تنها استخفاقی یک صنعت خودرو مطلوب زندگی در خوری را دارند بلکه از جهت آنهاست و دولت وظیفه دارد، با پاک کردن ناپاکی‌های صنعت خودرو و به‌عهده‌ای خود در حوزه مقابله با فساد جامعه عمل بپوشاند.

## ضرر سالانه ۳۰ میلیون تومانی هر خودرو فرسوده

خودرو سوواری از رده خارج نمی‌شود چراکه

برای هیچ مالک خودرو فرسوده‌ای توجیه اقتصادی ندارد.

رئیس فراکسیون محیط‌زیست مجلس گفت: «وی افزود: در لایحه دولت، اختصاص ۲۰ درصد سهمیه قرعه‌کشی خودروسازان به عنوان مشوق در نظر گرفته شده است در حالی که همان شب و نیز محترم صمت در مصاحبه جدید می‌رود و این یعنی مردم را در پرداخت می‌کنند و خودروسازها ربالی در این خصوص پرداخت نخواهد کرد. اگر اسقاط خودرو پولی شود ۲۰هزار کارگر مراکز اسقاط بیکار می‌شوند.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده نیز در ادامه به وضعیت اسقاط خودروها در کشور اشاره کرد و گفت: سال ۹۶ ممنوعیت واردات خودرو اتفاق افتاد و سال ۹۸ حدود ۷هزارو ۷۰۰ دستگاه اسقاط داشتیم و سال ۹۹ اسقاط شدند در حالی که در اوج بین ۳۰۰ تا ۳۵۰هزار دستگاه اسقاط می‌شد یعنی در سال ۹۸ یک چهل‌م تقطعه اوج شده است.

وی تأکید کرد: اگر لایحه پرداخت ۱/۵ درصد یا خرید گواهی اسقاط اتفاق بیافتد ما شاهد بیکاری ۳۰ هزار کارگر مراکز اسقاط خواهیم بود. آیا فقط کارگران صنعت خودرو کارگرد و کارگران مراکز اسقاط کارگر نیستند؟

مجلس رفیعی رئیس فراکسیون محیط‌زیست در ادامه مشوق لایحه پیشنهادی دولت را بی‌اثر خصوصاً از سال آینده دانست و گفت: اساساً در شرایط کنونی قشسر ضعیف دارای خودروی فرسوده است که اگر تمام فرآیند

علاوه بر وارد کنندگان خودرو، تولیدکنندگان نیز مکلف به اسقاط یک دستگاه خودرو به ازای هر چهار تولیدی می‌شوند.

رفیعی ادامه داد: این قانون، قانون خوبی بود و همه امیدوار شدند که روند اسقاط خودروهای فرسوده شتاب بگیرد، اما هنوز ۲–۳ ماهی از ابلاغ قانون نگذشته بود که دولت و در رأس وزارت صمت که در خودروسازی‌ها سهامدار است لایحه‌ای را به مجلس آورد که عملاً اسقاط خودروهای فرسوده متوقف می‌شود و خودروسازان می‌توانند با پرداخت مبلغ ناچیزی از این امر فرار کنند.

نماینده مردم تهران در مجلس با زدهم تصریح کرد: بر اساس این لایحه و آخرین تغییرات آن، در صورت تشخیص وزارت صمت مبنی بر نبودن گواهی اسقاط، خودرو سازان ۱/۵ درصد قیمت دولتی خودرو خود را به صندوق توسعه صنعت خودرو وزارت صمت وا ریز می‌کنند و بدین ترتیب نیازی به اسقاط خودرو فرسوده نخواهند داشت.

محمود مهدی شریف رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده نیز در این برنامه گفت: در این لایحه آمده است هر جا اخلاقی در سیستم اقتصادی و تولید ایجاد شود که مرجع این اخلا هم خود وزارت صمت است، اینکه این اخلا چگونه قرار است توسط مرجعی که خود دینفع است تفسیر شود جای بحث است که تعارض منافع را چگونه قرار است حل کنند و این خطر بزرگی است که باید در این لایحه حذف شود چرا که هر کس هر گونه

<sup>[1]</sup> مصرف بنزین در ایام عید امسال رکورد عجیبی زد و تا ۱۴۰ میلیون لیتر در روز نیز رسید

<sup>[2]</sup> یکی از علل مصرف زیاد بنزین، مصرف بالای خودروهای تولید داخلی است که به گفته معاون مدیر عامل شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مهم ترین دلیل افزایش مصرف بنزین وجود خودروهای غیر استاندارد است که ۲/۵ برابر استاندارد جهانی مصرف مصرف دارند

<sup>[3]</sup> از طرفی برخی کارشناسان نیز معتقدند، خودروهای داخلی ۱/۵ برابر میانگین جهانی مصرف مصرف دارند